WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

A. SIEBENEICHEN i H. STRASBURGER

SPÓR O GDYNIĘ



TORUŃ 1930

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
SKŁAD GŁÓWNY: GEBETHNER I WOLFF W WARSZAWIE

Instytut Bałtycki w Toruniu

Instytut Bałtycki został wciągnięty do rejestru stowarzyszeń Sądu Powiatowego w Toruniu dekretem z dn. 27 lutego 1926 r. pod Nr. I. R. St. 101.

CELE I ORGANIZACJA.

Według § 2 Statutu: „Instytut Bałtycki ma za cel badanie stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i t. p. wybrzeża bałtyckiego pod kątem widzenia związanych z niemi interesów polskich".

Środkami działania, według tegoż Statutu są:

1. Gromadzenie i utrzymywanie w ewidencji materjałów naukowych, odnoszących się do wybrzeża bałtyckiego.
2. Wydawanie z tego zakresu dzieł i rozpraw naukowych oraz książek o użyteczności powszechnej, służących celowi obrony interesów polskich, związanych z Bałtykiem.
3. Informowanie o wynikach badań czynników rządowych, jak i organizacyj gospodarczych i obywateli polskich, trudniących się handlem i przemysłem w krajach bałtyckich.
4. Utrzymywanie pracowni, bibljotek i zbiorów popierających działalność naukową w zakresie obchodzącym Polskę nad Bałtykiem.
5. Urządzanie zebrań dyskusyjnych.

Organizacja Instytutu Bałtyckiego przedstawia się w następujący sposób:

A. Naczelną Władzą Instytutu jest Walne Zgromadzenie członków Instytutu Bałtyckiego, które zgodnie z § 25 Statutu, działa jako władza zwierzchnia i m. i. wybiera Kuratorjum, Zarząd, z wyjątkiem Dyrektora, oraz Komisję Rewizyjną.

B. Kuratorjum składa się z 5 osób i na podstawie § 19 Statutu powołuje Dyrektora i kontroluje Zarząd.

C. Zarząd, z 7 osób, załatwia wszystkie sprawy administracyjne i finansowe.

D. Dyrektor (powołany przez Kuratorjum i będący członkiem Zarządu), kieruje zgodnie z § 35 Statutu, stroną naukową prac całego Instytutu.

E. Komisje fachowe, w których ogniskuje się praca naukowa i społeczna, powoływane są przez Dyrektora Instytutu na podstawie § 32 Statutu.

PAMIĘTNIK INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Organem Instytutu jest Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego.

Prace ogłaszane w Pamiętniku I. B. ukazują się w 3 serjach:

Serja *Dominium maris* — obejmuje publikacje oświetlające zagadnienie dostępu do morza, jako problem gospodarczy Polski Odrodzonej.

Serja *Balticum* — obejmuje prace naukowe, dotyczące stosunków fizjograficznych, etnicznych i historycznych na pobrzeżu bałtyckiem, ze szczególnem uwzględnieniem Polskiego Pomorza i Prus Wschodnich.

Serja *Bibljografja Bałtycka.* — Pierwsze 2 zeszyty obejmą bibljografję polsko-niemiecką Pomorza i Prus Wschodnich za okres 10 lat państwowości polskiej na Pomorzu.



SERJA: *DOMINIUM MARIS* ZESZYT 3

PAMIĘTNIK
INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

POD REDAKCJĄ
JÓZEFA BOROWIKA



TORUŃ 1930

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
SKŁAD GŁÓWNY: GEBETHNER I WOLFF W WARSZAWIE

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

A. SIEBENEICHEN i H. STRASBURGER

SPÓR O GDYNIĘ



TORUŃ 1930

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
SKŁAD GŁÓWNY: GEBETHNER I WOLFF W WARSZAWIE





Drukiem Zakładów Graficznych „Bibljoteka Polska" w Bydgoszczy

SPIS RZECZY.

SPIS TABLIC.

PRZEDMOWA.

W dniu 9 maja 1930 r. Senat Wolnego Miasta Gdańska wystąpił do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku ze skargą przeciw budowie i eksploatacji przez Rzeczpospolitą Polską portu w Gdyni, domagając się jednocześnie uznania, że portowi Gdańskiemu przysługuje monopol w dziedzinie polskiego obrotu zamorskiego: importowego, eksportowego i tranzytowego, zarówno pasażerskiego jak i towarowego. Zapoczątkowany w ten sposób spór o Gdynię jest tylko napozór sprawą dotyczącą jedynie Polski i Gdańska. W istocie jednak jego znaczenie jest daleko szersze i łączy się ściśle z programem rewizjonistycznej polityki Niemiec. Pisze o tem otwarcie prasa niemiecka, omawiając z dużą szczerością sprawę Gdyni; w końcowym rozdziale czytelnik znajdzie niezmiernie charakterystyczny głos jednego z autorów niemieckich, doskonale ilustrujący, jak sprawa Gdyni ujmowana jest „po tamtej stronie".

Sprawa gdańskiego wniosku do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów nie została dotychczas rozstrzygnięta, lecz zostały już złożone: odpowiedź polska, replika gdańska i ponowna odpowiedź polska w tej sprawie. Uzyskany w ten sposób materjał jest wysoce interesujący i domaga się udostępnienia go szerszemu ogółowi.

Uznając nietylko aktualność, ale poprostu nieodzowność ogłoszenia źródłowych danych odnośnie tego pierwszego sporu o Gdynię, Instytut Bałtycki zwrócił się do p. Alfreda Siebeneichena, Naczelnika Wydziału Handlowego w Komisarjacie Generalnym R. P. w Gdańsku z prośbą o przygotowanie do druku wspomnianych materjałów. Na początku niniejszej pracy umieszczone zostały dwa wykłady Ministra Dra Henryka Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku. Wykłady te wygłoszono w dniach 25 i 26 maja 1930 r. w Paryżu; pierwszy wykład oświetla sprawę Gdańska jako portu Polski, drugi zaś treściwie podaje najważniejsze dane, tyczące postanowień prawnych w odniesieniu do Wolnego Miasta Gdańska i jego stosunku do Polski. Wprowadzają one odrazu czytelnika w meritum spraw gdańskich i oświetlają podłoże, na jakiem toczy się obecny spór w sprawie Gdyni.

Publikacja, którą Instytut Bałtycki oddaje obecnie społeczeństwu polskiemu — abstrahując od jej aktualności — stanowi niewątpliwy krok naprzód w ewolucji naszych wiadomości z dziedziny polityki morskiej. Rok 1930 — X rocznica objęcia zpowrotem Dominium Maris Baltici — pamiętny będzie jako punkt zwrotny w ustosunkowaniu się społeczeństwa do morza. Szybko postępuje świadomość, że tylko wielkim twórczym wysiłkiem rozbudowy naszego dostępu do morza we wszelkich możliwych kierunkach, zapobiegniemy skutecznie wrogim zapędom, zmierzającym do rewizji granic i do wzniecenia nowej pożogi wojennej. Postępowi tej świadomości sprzyjać będą gwałtowne wystąpienia Treviranusa, jak też wytoczony przez Wolne Miasto Gdańsk — w myśl tej samej polityki — spór o Gdynię.

Atak na Gdynię jest jednocześnie atakiem na swobodny rozwój gospodarczy Polski, a tem samem na jej niezależność gospodarczą i polityczną, co tak umiejętnie udowodnił Minister Strasburger w jednym ze swych odczytów. Skuteczne odparcie tego ataku wymaga mobilizacji sił całego społeczeństwa polskiego do jak najbardziej intensywnej pracy twórczej nad zabezpieczeniem i utrwaleniem naszego dostępu do morza.

Tej, ze wszechmiar pożądanej orjentacji morskiej naszego społeczeństwa winno towarzyszyć pogłębienie naszej wiedzy co do sposobów i zakresu prac tworzących podstawy morskiego bogactwa, a więc gruntowne studja w dziedzinie handlu zamorskiego, żeglugi, rybołówstwa oraz przemysłu portowego. O ile jednak mamy sprostać ważnym zadaniom powstającym przy pielęgnowaniu najmłodszej z polskich gałęzi naukowych — n a u k i o m o r z u — powinno się znacznie zwiększyć grono współpracowników naukowych Instytutu Bałtyckiego, których zna społeczeństwo z prac ogłoszonych w bieżącym roku w dziełach zbiorowych p. t. „Obrona Pomorza", „Przeciw Propagandzie Korytarzowej" i „Kronika Polskiego Morza".

Niech więc wolno mi będzie, jako kierownikowi prac naukowych Instytutu Bałtyckiego, wyrazić życzenie, aby publikacja niniejsza przyczyniła się do zwiększenia zainteresowania sprawą portów polskich, jako instrumentów polityki morskiej, instrumentów tak bardzo ważnych, a tak mało przez nas opanowanych. Samodzielne poszukiwania w tej dziedzinie, w szczególności zaś wzięcie licznego udziału w konkursach naukowych Instytutu Bałtyckiego: już ogłoszonym na temat „Zagadnienie uprzemysłowienia Gdyni" oraz przygotowywanym p. t. „Współpraca Gdańska z Gdynią" — niech będzie najwłaściwszą formą zamknięcia przez nas sporu o Gdynię.

JÓZEF BOROWIK.

ROZDZIAŁ I.

Gdańsk, port polski [1].

Niezależność gospodarcza.

Jesienią ubiegłego roku Minister Spraw Zagranicznych Czechosłowacji Dr. Benesz udzielił prasie bardzo ciekawego wywiadu. Jeden z przedstawicieli związku prasy Rzeszy Niemieckiej zapytał go, dlaczego Czechosłowacja stawia przeszkody połączeniu się Austrji z Rzeszą Niemiecką, czyli t. zw. Anschlussowi. Dr. Benesz odpowiedział, że w zupełności współczuje z dążeniem narodowem Niemców austrjackich do zbliżenia ze swymi braćmi z Rzeszy. Jednakże najistotniejsze interesy Czechosłowacji skłaniają go do zgłoszenia zastrzeżeń w tym kierunku. 20% handlu zagranicznego Czechosłowacji łączy ten kraj z Austrją, zaś 40% wszystkich towarów w handlu zagranicznym wywozi, wwozi i tranzytuje przez Niemcy. Gdyby Austrja i Niemcy stanowiły jedno państwo, 60% całego handlu zagranicznego Czechosłowacji byłoby kontrolowane przez Niemcy, co oznaczałoby utratę niepodległości ekonomicznej, a co zatem idzie i politycznej Czechosłowacji.

Z powyższego wywiadu, podyktowanego nie względami sentymentu, lecz zrozumienia rzeczywistości ekonomicznej, wyciągnąć można ciekawe wnioski. Niezależność polityczna każdego narodu zależy od jego niezależności ekonomicznej, zaś niezależność ekonomiczna uwarunkowana jest równowagą stosunków ekonomicznych z innemi krajami.

Jeżeli, wychodząc z powyższego stanowiska, przyjrzymy się konstrukcji ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej, to musimy stwierdzić, że nasze położenie geograficzne jest pod niektóremi względami dużo trudniejsze, aniżeli stan Czechosłowacji. Najdłuższa granica Polski dzieli nas od Rosji Sowieckiej. Jest to zarazem gra-

---

[1]) Rozdział ten odpowiada treści odczytu wygłoszonego dnia 25 maja 1930 r. w Instytucie Carnegie'ego w Paryżu przez Ministra Dr. Henryka Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

nica świata, opartego na dzisiejszym systemie kapitalistycznym. Pod względem ekonomicznym granica rosyjska, pomimo dawnych ścisłych łączności części dzisiejszej Rzeczypospolitej Polskiej z Rosją, jest prawie martwa. To samo można powiedzieć o granicy litewskiej. Stosunki ekonomiczne przez granicę rumuńską i czechosłowacką nie odgrywają wielkiej roli w strukturze ekonomicznej Polski. Jedynym bezpośrednim sąsiadem, z którym Polska utrzymuje rozległe stosunki ekonomiczne, jest Rzesza Niemiecka. Przed wojną celną z Niemcami, przeszło 50% całego naszego obrotu towarowego przechodziło przez granicę niemiecką, a nawet w czasie wojny celnej, w latach 1927/28 — 40,3 i 43,8% naszego przywozu przez Niemcy, a zaś 25,5% i 23% naszego wywozu pochodziło z Niemiec, wraz z tranzytem naszym przez Rzeszę Niemiecką.

Na szczęście dla swojej egzystencji, Polska posiada dostęp do morza, który umożliwia jej bezpośrednie stosunki ekonomiczne z innemi krajami poza sąsiadami bezpośrednimi. W r. 1924 — 10,5% całego eksportu towarowego z Polski szło przez porty polskie Gdańsk — Gdynia. W r. 1925 — 15,3%, w r. 1926 — 27,5%, w r. 1927 — 36,4%, w r. 1928 — 41,6%, w r. 1929 — około 46%. W r. 1929 również niespełna 40% całego naszego importu szło drogą przez porty Gdańsk—Gdynia. Gdybyśmy wyobrazili sobie na chwilę, że nasz dostęp do morza znajdowałby się w rękach niemieckich, to nie 60%, których tak obawiał się p. Benesz dla Republiki Czechosłowackiej, lecz conajmniej 70 czy 80% naszego handlu zagranicznego, a co zatem idzie, całe nasze życie ekonomiczne byłoby kontrolowane przez jedno państwo, t. j. Rzeszę Niemiecką.

Przeważający wpływ Rzeszy Niemieckiej na życie ekonomiczne Polski spowodowałby zdaniem mojem, zawarcie unji gospodarczej między Niemcami a Rzeczpospolitą Polską. Związek gospodarczy musiałby w konsekwencji doprowadzić, wbrew nawet takim czy innym uczuciom czy sentymentom, do zbliżenia i aljansu politycznego, a nawet militarnego między obu państwami. Taki związek nie leży jednakże w interesie Polski, gdyż oznaczałby supremację niemiecką na terytorjum Rzeczypospolitej. Polska pragnie żyć w jak najlepszych stosunkach ze swoim zachodnim sąsiadem, lecz nie chce popaść w zależność polityczną od Niemiec. Taki związek byłby także sprzeczny z interesami Europy, gdyż oznaczałby realizację planów niemieckich wysuwanych na początku wojny, co do organizacji Europy Wschodniej i Centralnej pod dominującym wpływem niemieckim.

Cała równowaga i niezależność ekonomiczna Polski polega wyłącznie na dostępie Polski do morza. Wiem i pamiętam, że są państwa które mogą istnieć i rozwijać się bez dostępu do morza. Dosyć wspomnieć Szwajcarję i cytowaną wyżej Czechosłowację. Ale państwa te dzięki innemu położeniu geograficznemu w inny sposób mogą utrzymać swoją równowagę gospodarczą i polityczną i strzegą tej równowagi pilnie, jak to wynika ze słów wielkiego męża stanu Czechosłowacji.

Konieczność dla Polski posiadania wolnego dostępu do morza uznaną została przez wielkich niemieckich mężów stanu. Fryderyk Wielki napisał w swoich testamentach politycznych: „Ktokolwiek posiadać będzie ujście Wisły i miasto Gdańsk, będzie bardziej władcą Polski, aniżeli ten, kto nią rządzi". Co się tyczy Bismarka, to mówił: „Dla państwa Polskiego posiadanie Gdańska i Prus Zachodnich (t. j. korytarza) jest żywotną koniecznością".

Korytarz polski czy korytarz niemiecki?

Teza nasza, że niepodległa Polska bez własnego dostępu do morza istnieć nie może, jest ze stanowiska ekonomicznego tak jasna, że nawet nasi przeciwnicy zwykle jej nie negują. Wysuwają oni jednakże zarzut, że północne ziemie polskie, łączące Rzeczpospolitą Polską z morzem, przecinają drogę lądową, łączącą Prusy Wschodnie z Rzeszą Niemiecką i wysuwają zatem propozycję, którąbym nazwał koncepcją ograniczonego dostępu Polski do morza. Myśl ta polegałaby na tem, iż Pomorze polskie które łączy dzisiaj Polskę z morzem i stanowi t. zw. przez Niemców „Korytarz" zostałoby oddane Niemcom wraz z Gdańskiem i wybudowaną przez Polskę Gdynią. Polska zaś otrzymałaby w tych portach, względnie także w innych portach niemieckich, pewne prawa. Podobne koncepcje wysuwane już były w czasie pertraktacyj pokojowych w Wersalu. W ten sposób zamiast t. zw. korytarza polskiego, łączącego 30 miljonowy naród Polski z morzem, a oddzielający 2 miljonowe Prusy Wschodnie od Rzeszy Niemieckiej zostałby stworzony korytarz niemiecki, łączący Rzeszę Niemiecką z Prusami Wschodniemi, a oddzielający Państwo Polskie od morza, z zagwarantowaniem mu przez ten korytarz praw tranzytowych. Ponieważ postawiłem sobie za zadanie zbadanie problematu dostępu do morza głównie ze stanowiska ekonomicznego, nie chcę zatrzymywać się nad faktem, że polskie Pomorze rewindykowane przez Niemców dla stworzenia niemieckiego korytarza, jest zamieszkałe w 85%

przez ludność polską, a także przed wojną wysyłało posłów polskich do niemieckich ciał ustawodawczych. Pomijam milczeniem, że od XV wieku aż do końca istnienia dawnej Rzeczpospolitej Polskiej, Pomorze lub tak zwany korytarz, stanowiło część Polski, łącząc ją z morzem i oddzielając Prusy Wschodnie od Rzeszy; ponadto, część Prus Wschodnich, zwanych Warmją, stanowiła nawet część integralną Polski. Chciałbym natomiast podkreślić, że taka zmiana korytarza polskiego na korytarz niemiecki ze stanowiska ekonomicznego byłaby niewłaściwa.

Jak to wykazał p. Kazimierz Smogorzewski w swojej książce *La Pologne, l'Allemagne et le Corridor* ruch towarów polskich między morzem a Rzeczpospolitą, jest prawie sześć razy większy, aniżeli ruch towarów niemieckich między Rzeszą a Prusami Wschodniemi. Możnaby więc z całą słusznością twierdzić, że ekonomicznie ziemie te są niezrównanie ważniejsze dla Polski, aniżeli dla Niemiec. Zauważyć przytem należy, że nawet w razie konfliktu nie byłyby odcięte od Rzeszy Niemieckiej, posiadając zawsze swobodę ruchu morskiego. Natomiast Polska w razie konfliktu, nie posiadając w swem władaniu dostępu do morza, byłaby od niego zupełnie odcięta. Świadomość tego stanu rzeczy musiałaby mieć swój wpływ na ukształtowanie się stosunków między Polską i Niemcami również w czasie pokoju. Prawo zagwarantowane państwu ekonomicznie i militarnie słabszemu przez państwo silniejsze, małą posiadałoby wartość. Gwarancją dostępu do morza może być dla Polski tylko władanie morskiem wybrzeżem i dostępem do tego wybrzeża. Również praktyka wykazuje, że prawa udzielone jednemu państwu w porcie drugiego państwa, przedstawiają nikłą wartość. W swoim czasie Rumunja, państwo z nami zaprzyjaźnione, proponowała nam daleko idące prawa w porcie w Galacu, z których nie skorzystaliśmy, ponieważ prawa takie w praktyce nic nie dają. Prawa udzielone przez Traktat Wersalski Czechosłowacji w porcie hamburskim nie stanowią dla Czechosłowacji żadnej gwarancji ich niezależności ekonomicznej.

Wysuwaną też była przez przeciwników dzisiejszej sytuacji politycznej inna koncepcja: oddania administracji polskiego Pomorza czyli t. zw. „korytarza“ organowi neutralnemu np. Lidze Narodów. Jakie zadanie miałby do spełnienia ten organ neutralny? Jeżeli chodzi o ludność, to jest ona, jak już powiedziałem, w 85% polska, a interesy mniejszości niemieckiej zagwarantowane są przez traktaty mniejszościowe. Jedynem zadaniem, jakie organ ten miałby do

spełnienia w zakresie interesów niemieckich, byłaby zatem kontrola tranzytu i komunikacji.

Jednakże autorzy tego projektu zapominają, że istnieją już międzynarodowe gwarancje, zabezpieczające Niemcom całkowity i swobodny tranzyt przez ziemie polskie. Konwencja polsko-gdańsko-niemiecka z dnia 21 kwietnia 1921 r. reguluje w sposób wyczerpujący wszystkie szczegóły tego tranzytu, dotyczącego ruchu, taryf, kontroli etc. Nad wykonaniem zobowiązań Polski czuwa Trybunał, złożony z przedstawicieli niemieckich, gdańskich i polskich, któremu strony zainteresowane mogą przedkładać wszelkie zażalenia. W ciągu dziewięcioletniego swego istnienia trybunał miał do rozpatrzenia zaledwie jedną sprawę. Dr. Holz, wysoki urzędnik Dyrekcji Kolejowej w Królewcu w książce: *Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege*, wydanej w r. 1923 wyraził się o komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a Rzeszą Niemiecką dosłownie w sposób następujący:

> Można skonstatować... z satysfakcją, że dzięki krokom przedsięwziętym przez administrację kolei Rzeszy u administracji kolei polskich, trudności dotyczące tranzytu mogły być usunięte. Oto dlaczego Prusy Wschodnie z punktu widzenia tranzytu nie są już więcej enklawą. Kolej Rzeszy przerzuciła most poprzez terytorjum polskie... Tranzyt odbywa się bez żadnej przeszkody; odbywa się on jakgdyby administracja kolei niemieckich posiadała jeszcze w swych rękach handel przechodzący przez terytorjum polskie... Koszty transportu ustanowione według niemieckiej taryfy wewnętrznej, utrzymane są tak, jakgdyby terytorjum znajdujące się między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec było jeszcze terytorjum niemieckiem. Należy ponadto uznać, że administracja polskich kolei usiłuje dotrzymać swych zobowiązań... Oto dlaczego... kwestja korzyści kierowania w całości, lub częściowo handlu pomiędzy Prusami Wschodniemi a Rzeszą drogą morską straciła swą rację bytu... (st. 9).

Prawa Polski w W.M. Gdańsku.

W jaki sposób zabezpieczony jest na zasadzie istniejących traktatów dostęp Polski do morza? Przez utworzenie z Gdańska Wolnego Miasta, w którem Polsce zagwarantowany został szereg praw, oraz przez przydzielenie Polsce wybrzeża długości 73 kilometrów wzgl. 147 kilometrów, o ile uwzględnić brzegi wąskiego cyplu, noszącego nazwę półwyspu Helu. Główne prawa przyznane Polsce w Gdańsku polegają na włączeniu terytorjum gdańskiego do polskiego obszaru celnego, na powierzeniu Polsce prowadzenia spraw zagranicznych Wolnego Miasta, na oddaniu administracji kolejowej Polsce, powierzeniu administracji portu mieszanemu ciału autonomicznemu polsko-gdańskiemu z przewodniczącym neutralnym narodowości szwajcarskiej.

Ustawodawstwo i administracja wewnętrzna pozostały całkowicie w rękach władz lokalnych, a Wolne Miasto oddane zostało pod protekcję Ligi Narodów.

W Gdańsku posiada zatem Polska rodzaj ograniczonego dostępu do morza.

Ze stanowiska ekonomicznego załatwienie sprawy gdańskiej nie jest zupełnie zadowalające i wywołuje szereg trudności i komplikacyj gospodarczych. W. M. Gdańsk jest wprawdzie włączone do obszaru celnego polskiego i podlega ustawom i stawkom celnym polskim, ale wykonywanie tych ustaw powierzone zostało w niższych instancjach władzom lokalnym gdańskim, których stosunek do władz polskich nie jest należycie uregulowany. Pomimo włączenia do polskiego obszaru celnego, Gdańsk posiada odrębne ustawodawstwo akcyzowo-monopolowe. Niema między Polską a Gdańskiem granicy celnej, ale jest granica akcyzowo-monopolowa. Na jednym i tym samym obszarze celnym polsko-gdańskim posiadamy dwie odrębne waluty, ponieważ Gdańsk posiada własną walutę, opartą na funcie angielskim. Aparat administracyjny Gdańska, płace i standard of life jest bardzo wysoki, co powoduje drożyznę w Gdańsku. W administracji kolejowej Rząd Polski jest skrępowany szeregiem ograniczeń uciążliwych dla zarządu. Wskazane okoliczności pociągają za sobą szereg komplikacyj ekonomicznych, często utrudniających politykę gospodarczą Polski.

Trudności te nietylko komplikują działalność Polski w Gdańsku i utrudniają dostęp Polski do morza, ale wpływają nawet krępująco na politykę gospodarczą Rzeczypospolitej Polskiej na jej własnem terytorjum. Wobec braku granicy celnej między Polską a Gdańskiem, Rząd Polski, wprowadzając nowe zarządzenia gospodarcze, np. przy tworzeniu syndykatów eksportowych, uzgadniać musi częstokroć swoje rozporządzenie z władzami gdańskiemi.

Poza trudnościami gospodarczemi Polska ma do zwalczania szereg przeciwności politycznych. Niektóre czynniki w Gdańsku i poza Gdańskiem patrzą na problemat polsko-gdański nie ze stanowiska gospodarczego, lecz politycznego, nie traktując Gdańska jako konieczny dla Polski dostęp do morza, lecz korzystając z tego zagadnienia, jako z lewaru, służącego do podważenia stabilizacji gospodarczej i politycznej w najsłabszem i najdotkliwszem dla Rzeczypospolitej miejscu.

Gdańsk wybierany jest częstokroć przez czynniki zamiejscowe jako miejsce demonstracyj i kongresów o charakterze wybitnie politycznym, skierowanym przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej. Drobne

trudności i różnice zdań z władzami polskiemi natury lokalnej służą jako przedmiot sporów przed instancjami międzynarodowemi w Hadze i w Genewie.

Powyżej naszkicowane trudności usposabiały opinję polską, w pierwszych latach po wojnie, w sposób nieprzychylny do istniejącego stanu rzeczy, tem bardziej, że niektóre umowy polsko-gdańskie, zawarte w ciężkich dla Polski chwilach wojny z bolszewikami, oraz decyzje Wysokich Komisarzy w tymże czasie wydane, pogarszały położenie Polski w porównaniu do postanowień Traktatu Wersalskiego; stopniowo jednakże utrwalało się i rozwijało zarówno w opinji polskiej jak i w Rządzie Polskim przekonanie, że w interesie swojego rozwoju gospodarczego, Polska oprzeć się musi w swej polityce względem Gdańska na zasadach następujących: istniejący stan rzeczy winien być utrwalany i rozwijany, główny zaś punkt ciężkości położony na sprawy ekonomiczne. Ze stanowiska narodowego ludności niemieckiej, stanowiącej przeważającą większość mieszkańców, nie są robione żadne trudności, jednakże prawa ludności polskiej stanowiącej mniejszość, winny być uszanowane zgodnie z postanowieniami traktatu. Możliwości Gdańska, jako polskiego dostępu do morza, powinny być jak najbardziej rozwijane. Rozwój gospodarczy Gdańska, jako polskiego instrumentu gospodarczego leży w interesie Polski. Główny nacisk położony być musi na rozwój handlu i rozbudowę portu gdańskiego.

Rozwój Gdańska i Gdyni.

Jakie rezultaty wydała ta polityka w dziedzinie gospodarczej? Najlepszą odpowiedź na to pytanie dają nam cyfry dotyczące obrotu towarowego, przechodzącego przez port gdański (patrz tabl. 1).

Jak wykazują podane wyżej liczby, ruch portowy wzrósł w Gdańsku, w porównaniu z latami przedwojennemi, czterokrotnie i Gdańsk stał się z małego portu o drugorzędnem znaczeniu, trzecim zkolei po Sztokholmie i Kopenhadze portem Bałtyku. Potężny rozwój obrotu towarowego pociągnął za sobą konieczność rozbudowy urządzeń portowych kosztem parokrotnie zaciągniętych pożyczek w ogólnej sumie przeszło 20 miljonów fr. zł., oraz pociągnął za sobą konieczność znacznych inwestycyj kolejowych, uskutecznionych kosztem Rządu Polskiego. Pomimo imponującego rozwoju portu gdańskiego, okazał się on dla życia gospodarczego Polski niewystarczający. Na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej w odległości 21 km. od Gdańska, w dawnej wiosce rybackiej Gdyni, Rząd Polski widział się zmuszonym wybudować nowy basen i miasto portowe.

Jakie przyczyny skłoniły Rząd Polski do stworzenia nowego portu na własnem wybrzeżu, chociaż Polska posiada w tak nieznacznej odległości stary, dobrze rozbudowany, o dawnych tradycjach kupieckich port gdański?

Tablica 1. Ruch towarowy przez port gdański.
w tonach

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
1913	1 233 630	878 471	2 112 101
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 699	8 559 650

Decyzja Rządu Polskiego sięga do r. 1920, kiedy wojska bolszewickie zbliżały się do Warszawy i istnienie Polski, a z nią być może i cywilizacji zachodnio-europejskiej zdawało się być zagrożone. Pozbawiona własnych fabryk amunicyjnych, zmuszona była sprowadzać materjał wojenny z innych państw. Kiedy statki z amunicją stanęły w Gdańsku, Gdańszczanie odmówili wyładunku amunicji. Amunicja została wyładowana pod ochroną stojących wówczas wojsk angielskich. Warszawa została uratowana, ale Rząd Polski zrozumiał, że *dla pełnej niezależności nie wystarczy port o ograniczonym dostępie do morza*, lecz konieczny jest port na własnem wybrzeżu, gwarantujący pełną swobodę działania.

W ten sposób początek rozbudowy portu gdyńskiego podyktowany był koniecznościami obrony państwowej. Jednakże dalsza jego rozbudowa okazała się konieczna, przedewszystkiem ze stanowiska żywotnych interesów gospodarczych Państwa Polskiego. Port gdański okazał się niewystarczający nietylko ze względu na ograniczone prawa Polski, lecz również ze względów technicznych. Jak wspomniałem powyżej, prawie połowa całego obrotu towarowego Polski idzie już dzisiaj morzem. Podział tonażu między obu portami okazuje

się w ten sposób niezbędny. Podnoszono, że wybudowanie drugiego portu w tak nieznacznej odległości nie jest umotywowane ze stanowiska gospodarczego, lecz podyktowane względami politycznemi, konkurencji z Gdańskiem, w którym Polska pełni praw nie posiada;

Tablica 2. Ruch towarowy przez port w Gdyni.

w tonach

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1924	631	9 086	9 717
1925	1 646	49 743	51 389
1926	178	410 297	410 475
1927	6 702	891 457	898 199
1928	190 962	1 766 386	1 957 348
1929	356 789	2 462 000	2 818 789

twierdzenie to jest nieprawdziwe. Gdynia nie będzie konkurencją Gdańska, lecz oba te porty mają się wzajemnie uzupełniać. Najlepszym tego dowodem jest, że pomimo budowy Gdyni, Gdańsk rozwinął się w tym samym czasie lepiej, aniżeli jakikolwiek port europejski. Oczywiście, byłoby korzystniej, gdyby oba te porty, gdański i gdyński, leżały w znacznej od siebie odległości, jednakże decydującym momentem dla ich samodzielnego rozwoju jest nie sprawa odległości, lecz środków komunikacyjnych, łączących oba te porty z centrami przemysłowemi kraju. Celem odciążenia linji kolejowej, łączącej obecnie ośrodki przemysłowe z Gdańskiem i Gdynią, Rząd Polski przystąpił parę lat temu do budowy nowej linji kolejowej, niezależnej od linji idącej do Gdańska. Nowa ta linja ma być uruchomiona w ciągu tej jesieni i przyczyni się ona nietylko do rozwoju Gdyni, ale i do dalszego rozwoju Gdańska, odciążając kolej gdańską, której przelotność dosięgła już swego kresu.

Cele polityki polskiej.

Jednocześnie Rząd Polski postanowił w inny jeszcze sposób przyczynić się do rozwoju portu gdańskiego. Pomimo trudności finansowych, z jakiemi walczy nasza Rzeczpospolita, do budżetu r. 1930 wstawiona została pierwsza rata przeznaczona na regulację Wisły, przy której ujściu do Bałtyku leży Gdańsk. Wisła wobec zupełnego zaniedbania jej przez dawne władze zaborcze, w szczególności zaś rząd rosyjski, jako środek komunikacyjny nie odgrywała prawie żadnej roli. Rozpoczynające się w tym roku roboty nad uregulowaniem Wisły według projektu, który został już przez Rząd Polski opracowany i ma być w ciągu lat następnych wykonany, przyczynią się niewątpliwie do dalszego rozwoju portu gdańskiego.

W ten sposób działalność Polski na morzu polega na wykorzystaniu i rozwoju wszystkich sił gospodarczych i wszystkich instrumentów ekonomicznych, jakie otrzymała w dostępie do morza na zasadzie istniejących traktatów. Polska dąży zatem do równoległego rozwoju i rozbudowy obu portów polskich Gdańska i Gdyni i do udoskonalenia wszystkich dróg komunikacyjnych łączących przez Polskę Rzeszę Niemiecką z Prusami Wschodniemi, zgodnie z umową zawartą z Rzeszą 21 kwietnia 1921. Jestem przekonany, że w interesie udoskonalenia komunikacji pasażerskiej i obrotu towarowego w tej części Europy, Polska gotowaby była iść dalej i zrobić więcej, aniżeli przewiduje nasze zobowiązanie, o ile wymagałyby tego potrzeby ekonomiczne. W ten sposób Polska gotowa jest uczynić wszystko, nietylko dla obrony swoich interesów nad Bałtykiem, ale dla ułatwienia sytuacji Prus Wschodnich. Położenie Prus Wschodnich jest w samej rzeczy ciężkie nie dlatego, że Prusy oddzielone są od Rzeszy Niemieckiej przez polskie Pomorze, gdyż komunikacja lądowa jest zupełnie zadowalająca, jak to wzmiankowałem wyżej, a droga morska stoi otworem w czasie pokoju i wszelkich możliwych konfliktów wojennych.

Prusy Wschodnie. Trudności t. zw. korytarza polskiego, rozdzielającego terytorjum Rzeszy na dwie części, są raczej natury sentymentalnej. Trudna sytuacja ekonomiczna Prus Wschodnich spowodowana jest znacznem oddaleniem tych ziem od przemysłowego centrum niemieckiego. Na skutek tego oddalenia rolnictwo Prus Wschodnich z trudnością konkurować może z innymi dostawcami i wytwórcami produktów rolnych dla Rzeszy Niemieckiej. Przed wojną głównym klientem Prus Wschodnich była dzisiejsza Rosja Sowiecka, która obecnie w Prusach Wschodnich prawie nic nie kupuje. Zdaniem mojem byłoby wdzięcznem zadaniem dla polskiej polityki gospodarczej, ażeby przez zbliżenie ekonomiczne z Prusami Wschodniemi dążyła, w miarę możności, do ułatwienia sytuacji gospodarczej Prus Wschodnich.

W ten sposób *cele polityki polskiej nad Bałtykiem są identyczne z rozwojem gospodarczym tej części Europy*, stabilizacją stosunków i utrwaleniem pokoju.

Odrodzenie gospodarcze i polityczne Europy wymaga, ażeby wszystkie państwa europejskie pociągnięte były do wspólnej pracy. Żaden członek naszego kontynentu nie może być od pracy tej odsunięty, żaden nie może być pozbawiony podstawowych warunków niepodległości i rozwoju. Współpraca państw europejskich musi gwarantować każdemu z nich zupełną niezależność gospodarczą

i polityczną i nakładać nań obowiązki w stosunku do wspólnoty europejskiej, musi gwarantować jego niezależność w stosunku do poszczególnych państw.

Pierwszym warunkiem niezależności gospodarczej i politycznej jest dla Polski wolny i nieograniczony dostęp do morza, ale stabilizacja pokoju i rozwój stosunków ekonomicznych w tej części Europy wymaga nietylko, ażeby każde państwo istotnie posiadało warunki do niepodległości, ale także, aby podstawy jego niezależności przez nikogo nie były kwestjonowane.

Nikt w Polsce nie może się obawiać jakiegokolwiek ograniczenia w przyszłości dostępu państwa naszego do morza, o ile wierzy w egzystencję Polski, ponieważ dostęp do morza jest warunkiem tej egzystencji. Jednakże wysuwanie jakichkolwiek projektów jest w tym względzie niebezpieczne i szkodliwe przedewszystkiem ze stanowiska gospodarczego, ponieważ utrudnia dopływ do Polski i do Gdańska obcych kapitałów, niezbędnych dla odbudowy i rozwoju naszego życia gospodarczego. Podobne projekty opóźniają też związanie życia gospodarczego Polski ze wspólnotą europejską. Odrodzenie Europy wymaga, jak to rozwinął autor *Les deux Europes* p. François Delaisi w swoim odczycie na kongresie pokojowym w Warszawie, bezpieczeństwa i pewności, których warunkiem jest, ażeby ustały wszelkie spory o t. zw. korytarze i wszelkie dążenia ograniczenia niepodległości członków wspólnoty europejskiej.

ROZDZIAŁ II.

Wolne Miasto Gdańsk i jego stosunek do Polski [1]).

13 punkt Wilsona.

Kiedy w konsekwencji Wielkiej Wojny w r. 1919, po półtorawiekowej niewoli i rozdarciu powstawało znowu do życia Państwo Polskie, przyjęta została przez uczestników rokowań Wersalskich zasada, ustalona przez Prezydenta Wilsona, na mocy której Polsce miałby być zapewniony wolny i bezpieczny dostęp do morza. Akceptując taką tezę zarówno przedstawiciele Aljantów jak i Rzesza Niemiecka uznali, że polityczna i gospodarcza niepodległość Państwa Polskiego może być zagwarantowaną przedewszystkiem przez udzielenie Polsce dostępu do morza. Przy wykonaniu punktu 13-go zasad Wilsona okazały się jednakże znaczne różnice zdań. Polska żądała na zasadzie punktów Wilsona oddania jej we władanie wybrzeża morskiego oraz dostępu do tego wybrzeża, powołując się na argumenty historyczne i potrzeby gospodarcze, jak również na zasadę narodowościową, o ile chodziło o Pomorze na zachód od Gdańska położone. Do opinji polskiej przychyliła się w znacznym stopniu obradująca pod przewodnictwem Jules Cambon'a ,,Commission des affaires polonaises".

Natomiast delegacja niemiecka pragnęła wykonać punkt Wilsona, czyniąc Kłajpedę, Królewiec i Gdańsk portami wolnemi i udzielając w tych portach pewnych praw Polsce. Niemcy oświadczyły również gotowość zawarcia z Polską umowy, w której oba państwa zagwarantowałyby sobie korzystanie z dróg lądowych i wodnych, prowadzących przez ich terytorja.

W rezultacie twórcy Traktatu Wersalskiego zdecydowali się na stworzenie kompromisu, którego celem było zagwarantowanie z jednej strony Polsce wolnego dostępu do morza, z drugiej zaś strony udzielenie Gdańskowi swobód kulturalnych i narodowych. Miasto Gdańsk

---

[1] Rozdział ten odpowiada treści odczytu wygłoszonego w dniu 26 maja 1930 r. w Międzynarodowej Akademji Dyplomatycznej w Paryżu przez Ministra Dra Henryka Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej w Gdańsku.

nie zostało włączone do Polski, ale zostało oddzielone od Rzeszy Niemieckiej, natomiast część wybrzeża, zamieszkałego przez ludność polską, została oddana Polsce w bezpośrednie władanie. W piśmie do przewodniczącego delegacji niemieckiej Prezydent konferencji pokojowej stwierdził, że kontrpropozycje niemieckie odmawiałyby

„zabezpieczenia dostępu do morza narodowi mającemu więcej niż 20 miljonów ludności, którego ludność stanowi większość wzdłuż całej drogi prowadzącej do wybrzeża, ażeby utrzymać stosunki drogą lądową pomiędzy Prusami Wschodniemi i Zachodniemi, których handel odbywał się zawsze przeważnie drogą morską".

Na zasadzie Traktatu Wersalskiego powstał zatem twór polityczny *sui generis*, którego podstawy prawno-polityczne ustalone są w artykułach 102 do 108 Traktatu Wersalskiego, następnie zaś w t. zw. Umowie Paryskiej z dnia 9 listopada 1920 r., zawartej pomiędzy Polską a Gdańskiem, w umowie Warszawskiej z r. 1921, zawartej w wykonaniu Konwencji Paryskiej oraz w długim szeregu dodatkowych umów polsko-gdańskich i dezycyj Wysokich Komisarzy, interpretujących powyższe umowy. Powyższe akty prawne ustalają zakres kompetencyj władz W. M., Ligi Narodów i Rządu Polskiego.

Obowiązki W. M. Gdańska.

Na zasadzie art. 102 Traktatu Wersalskiego W. Miasto zostało oddane pod ochronę Ligi Narodów. W konsekwencji mianowany został w Gdańsku Wysoki Komisarz Ligi Narodów, który wziął udział w opracowaniu konstytucji W. Miasta. Konstytucja ta, opracowana przez przedstawicieli W. Miasta została po dokonaniu szeregu zmian przez Ligę Narodów zaakceptowaną i znajduje się pod jej gwarancją. Również wszelkie zmiany konstytucji wymagają uprzedniej aprobaty organów Ligi Narodów. Np. obecnie Gdańsk pragnąłby przeprowadzić pewne zmiany w ustroju swoich władz. Dla wprowadzenia tych zmian w życie będzie potrzebna uchwała organów Ligi Narodów. Wysoki Komisarz posiada szereg uprawnień natury sędziowskiej i administracyjnej, poza uprawnieniami dotyczącemi opracowania konstytucji. Wysoki Komisarz orzeka w 1-szej instancji we wszystkich sporach wynikających pomiędzy Polską a W. Miastem. Od decyzji tej przysługuje stronom prawo apelu do Rady Ligi Narodów. Na zasadzie uchwały Rady Ligi z dnia 17 listopada 1920 r. Liga Narodów ma prawo otrzymywania za pośrednictwem Wysokiego Komisarza, na żądanie tego ostatniego, informacyj autentycznych o biegu wszystkich spraw publicznych tego Miasta. Wysoki Komisarz udziela pozwolenia na fabrykację materjału wojennego, na przewóz materjału wojennego, nie przeznaczonego dla Polski. Z powyższego wynika, że Liga Na-

rodów i jej przedstawiciel, Wysoki Komisarz, posiadają na terytorjum Gdańska zarówno uprawnienia natury czysto sędziowskiej jak i prawa nadzoru i opieki, wreszcie pewne funkcje natury administracyjnej. Wpływ Ligi Narodów na bieg i kształtowanie się spraw na terytorjum Gdańska jest dominujący.

Na W. Miasto nałożony też został ogólny obowiązek poszanowania przepisów Traktatu Wersalskiego i praw, które ten traktat udzielił Polsce.

Państwu Polskiemu przyznany został celem zagwarantowania mu wolnego dostępu do morza, szereg uprawnień określanych przez niektórych specjalistów prawa międzynarodowego jako „serwituty państwowe". Wolne Miasto Gdańsk włączone zostało do polskiego terytorjum celnego i poddane prawodawstwu i taryfie celnej polskiej. Wykonanie tych ustaw i pobieranie ceł powierzone zostało jednakże na zasadzie Konwencji Paryskiej urzędnikom Wolnego Miasta, działającym pod generalną kontrolą Centralnego Zarządu Celnego Polski. — Gdańsk otrzymuje procentowy udział we wpływach celnych Państwa Polskiego.

Pomimo włączenia Gdańska do polskiego obszaru celnego ustawodawstwo gdańskie z zakresu monopoli, opłat i podatków pośrednich nie zostało dotychczas całkowicie przystosowane do prawodawstwa polskiego.

Administracja, zarząd i kontrola kolei na terytorjum W. Miasta zostały powierzone Polsce, której nałożono pewne zobowiązania, gwarantujące prawa przejętych urzędników, jak również interesy gospodarcze W. Miasta. Powierzono Polsce prowadzenie spraw zagranicznych W. Miasta oraz ochronę jego obywateli zagranicą przez Rząd Polski. Na tej zasadzie ustalono dokładnie sposób reprezentacji W. Miasta Gdańska na kongresach międzynarodowych i udział Gdańska w umowach międzynarodowych, zawieranych przez Polskę. W. Miasto Gdańsk nie posiada swoich przedstawicieli dyplomatycznych czy też konsularnych zagranicą, przedstawiciele dyplomatyczni i konsularni Polski reprezentują zarazem W. Miasto. Wszelkie czynności dyplomatyczne mogą być dokonywane tylko za pośrednictwem władz polskich. Przedstawicielom konsularnym państw obcych, rezydującym w Gdańsku, udziela exequatur Polska po porozumieniu się z władzami W. Miasta.

Traktat Wersalski ustalił, iż żadne różnice nie będą czynione w W. Mieście Gdańsku na niekorzyść obywateli polskich i innych osób polskiego pochodzenia, lub mówiących po polsku. Ostateczna interpretacja tego ostatniego postanowienia nie została jednak dotychczas ustalona.

Celem zapewnienia Polsce korzystania z portu i dróg wodnych w Gdańsku ustanowione zostało na zasadzie umowy polsko-gdańskiej specjalne ciało o charakterze międzynarodowym pod nazwą Rady Portu i Dróg Wodnych Gdańska, złożone z 5 przedstawicieli Polski, 5 przedstawicieli W. Miasta i wybranego za wspólnem porozumieniem pomiędzy Polską a Gdańskiem prezydenta. W razie braku zgody Rada Ligi mianuje na prośbę Wysokiego Komisarza prezydenta narodowości szwajcarskiej.

Rada Portu sprawuje w granicach W. Miasta kontrolę, zarząd i eksploatację portu. Jest ona niezależna od obu rządów, posiada osobowość prawną, jest ciałem o atrybucjach publiczno-prawnych. Wpływ Polski zagwarantowany jest przez udział jej delegatów, przez określenie pewnego stosunku pracowników polskich, i prawo apelu w sprawach zasadniczych do wyższych instancyj, które przysługuje także W. Miastu. Według art. 25 Konwencji Paryskiej, Rada ma obowiązek zabezpieczyć Polsce swobodną używalność portu bez żadnego ograniczenia i w mierze potrzebnej dla zabezpieczenia ruchu wwozowego i wywozowego do Polski lub z Polski. Rada będzie miała obowiązek powziąć wszelkie środki potrzebne, aby zabezpieczyć rozwój i ulepszenie portu i dróg komunikacyjnych w celu zadośćuczynienia wszystkim potrzebom tego ruchu.

Polska posiada też prawo utrzymywania w porcie gdańskim służby pocztowej, telegraficznej i telefonicznej, połączonej bezpośrednio z Polską. W. Miasto Gdańsk nie może zaciągać pożyczek zagranicznych bez uprzedniego zasięgnięcia opinji Rządu polskiego. Decyzją z dnia 17 listopada 1920 r. ustalono, że Rząd Polski jest predestynowanym do otrzymania ewentualnie od Ligi Narodów mandatu do zapewnienia obrony W. Miasta. Należy jednak podkreślić, że mandat ten nie może być udzielony tytułem wyłącznym i może być udzielony dopiero po rozpatrzeniu przez Radę Ligi Narodów okoliczności właściwych każdemu wypadkowi.

Rząd polski utrzymuje w Gdańsku swojego przedstawiciela, który w Konwencji z r. 1920 został nazwany przedstawicielem dyplomatycznym Rzeczypospolitej Polskiej, a według umowy warszawskiej z r. 1921 otrzymał nazwę Komisarza Generalnego.

Charakter prawny W. M. Gdańska.

Jak z powyższego wynika, celem dokładnego rozgraniczenia krzyżujących się w Gdańsku, jakby w politycznym punkcie węzłowym różnorodnych interesów natury gospodarczej, narodowej czy politycznej, twórcy W. Miasta stworzyli swoistą konstrukcję prawną, nie mającą precedensów na innych terytorjach. Z natury rzeczy nasunęło się pytanie,



jaki charakter prawny posiada ten nowy twór polityczny. Czy W. Miasto Gdańsk posiada charakter państwa, czy jest suwerennem? Odpowiedź na to pytanie jest trudna z tego powodu, że trudno znaleźć analogję z Gdańskiem w innych stosunkach międzynarodowych, jak również i z tego powodu, że Liga Narodów jest też tworem nowym, którego charakter prawny nie jest jeszcze dostatecznie skrystalizowany. Za przyznaniem Gdańskowi charakteru państwa przemawia jedynie trudność znalezienia innego określenia z dziedziny prawa międzynarodowego. Jeśli bowiem powiedzieć że Gdańsk jest Wolnem Miastem, to należy zaznaczyć, że jest to określenie ze stanowiska prawa międzynarodowego niejasne.

Sposób powstania W. Miasta przemawia raczej przeciwko charakterowi państwowemu. W. Miasto Gdańsk powstało na zasadzie Traktatu Wersalskiego, pod którym podpis jego nie istnieje. W art. 102 Traktatu Wersalskiego Główne Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone zobowiązały się utworzyć z Gdańska Wolne Miasto. Ukonstytuowanie się W. Miasta jest więc do pewnego stopnia dziełem 4-ch mocarstw sprzymierzonych. Jednakże opracowanie konstytucji W. Miasta zostaje powierzone przedstawicielom W. Miasta w granicach przepisanych postanowieniami Traktatu Wersalskiego. Przeciwko charakterowi państwowemu W. Miasta zdawałaby się też przemawiać często wysuwana w Gdańsku opinja, że Gdańsk został w swoim czasie ukonstytuowany jako Wolne Miasto wbrew swojej własnej woli.

Traktat Wersalski zgóry ustanawia ograniczenia praw W. Miasta Gdańska na rzecz Polski i Ligi Narodów. Gdańsk nie jest władny usunąć tych ograniczeń, które mu są nałożone przed jego powstaniem i nie posiada kompetencji rozszerzania swoich kompetencyj („Kompetentkompetenz"), co wydaje się być zasadniczą cechą suwerenności. Ograniczenia na rzecz Polski są wprawdzie natury umownej, ale obowiązek do zawarcia tej umowy został nałożony przez Traktat Wersalski, podpisany przez Polskę, niepodpisany przez Gdańsk. Gdańskowi brakują ważne atrybucje właściwe państwom suwerennym, jak obrona swojej niezależności, którą zastępuje gwarancja Ligi Narodów z powierzeniem ewentualnego mandatu Polsce i prowadzenie spraw zagranicznych, powierzone Polsce. Jednakże Gdańsk jest stroną kontraktującą w umowach międzynarodowych, jakkolwiek kontraktuje za pośrednictwem Polski, z wyjątkiem umów zawieranych bezpośrednio z Polską. Gdańsk może być zatem podmiotem prawa międzynarodowego. Przytaczam tych parę momentów jako dowód, jak swoistem jest położenie prawne W. Miasta.

Nauka też bardzo rozmaicie zapatruje się na te sprawy. Dr. Rudolf Pfeuffer i Otto Lönning uważają Gdańsk za państwo suwerenne. Prof. Makowski, prof. Ehrlich i Dr. Levesque odmawiają Gdańskowi charakteru państwa. Prof. Makowski przypisuje suwerenność nad Gdańskiem Państwu Polskiemu, którego stosunek do Gdańska określa jako rodzaj protektoratu administracyjnego. Dr. Genowefa Levesque stoi na stanowisku, że główne mocarstwa, które według Traktatu Wersalskiego otrzymały suwerenność i zobowiązały się utworzyć W. Miasto nadal ją zatrzymały. Inni autorzy mniej lub więcej wyraźnie stoją na stanowisku, iż W. Miasto Gdańsk jest państwem niesuwerennem i przyznają zwykle protektorat nad Gdańskiem Polsce. (Charles de Lannoy, C. Piccioni, Fauchille, dr. Bumke, dr. Schätzel). Prof. Schüking i dr. Wehberg ustalają stosunek Ligi Narodów do Gdańska jako stosunek protekcji i gwarancji. Prof. Redslob określa Gdańsk jako państwo o ograniczonej suwerenności, poddane suwerenności Ligi Narodów. Inni autorzy mają wątpliwości czy Liga Narodów nie będąc państwem, może posiadać prawa suwerenne.

Stosunki polsko-gdańskie.

Wskazałem na parę momentów, mających styczność z określeniem natury prawnej W. M. Gdańska nie w tym celu, żeby zająć określone stanowisko w tej sprawie, lecz żeby podkreślić swoistość konstrukcji prawnej tego tworu. Określenie charakteru prawnego Wolnego Miasta jest niewątpliwie ze stanowiska naukowego problematem bardzo ciekawym. Jednakże ze stanowiska polityki czynnej, rozwiązanie tego problematu nie posiada charakteru zasadniczego. Wystarczy uświadomienie sobie, że Wolne Miasto jest tworem politycznym *sui generis* zupełnie odrębnym i nie mającym precedensów na innych terytorjach. Analogje, zaczerpnięte z konstrukcji innych tworów politycznych, posiadających czy nieposiadających charakteru państwa, mało przyczyniłyby się do wyjaśnienia konkretnych zagadnień prawnych, dotyczących Wolnego Miasta i jego stosunku do Ligi Narodów i do Polski.

Punktem wyjścia dla wyjaśnienia tych stosunków winny być tylko postanowienia traktatów, dotyczące Gdańska, względnie wyjaśnienie sobie celów, dla których Wolne Miasto Gdańsk zostało stworzone, wreszcie chęć pogodzenia sprzecznych interesów i podporządkowanie tych ostatnich, zasadniczej idei przyświecającej pracom Ligi Narodów, t. j. umocnienie pokoju.

Na podobnem stanowisku stanęła też Rada Ligi Narodów. W dniu 7 listopada 1924 r. Wysoki Komisarz Mac Donnell wydał decyzję, według której „stosunki polsko-gdańskie są stosunkami międzyna-

rodowemi, lecz stosunki te są tak odrębnego rodzaju, iż nie da się do nich zastosować jakiejkolwiek normalnej procedury międzynarodowej, która w danym wypadku stosowaną być do niej winna" (punkt 1). „Gdańsk w tej decyzji jest państwem w międzynarodowem znaczeniu tego słowa i ma prawo do używania wyrażeń, zaznaczających fakt powyższy". W motywach do tej decyzji Wysoki Komisarz mówi o „ograniczonej egzystencji międzynarodowej Wolnego Miasta w dziedzinie zawierania traktatów jak również podkreśla, że uznanie Gdańska jako państwo jest „mało co więcej nad prostą formułkę grzeczności". Pan Mac Donnell zdawał się zatem przypisywać swojej decyzji raczej charakter prestige'owy i uprzejmościowy dla Wolnego Miasta, nie nadając jej większego znaczenia prawnego.

Rada Ligi Narodów w swojej decyzji z dnia 13. III 1925 r., znosząc powyższą decyzję Wysokiego Komisarza, uznała określenie charakteru Wolnego Miasta wogóle za niepotrzebne i zadecydowała co następuje:

„Co się tyczy wyrazu „Państwo" jest ono tak mało dokładne i stosowane w warunkach tak różnorodnych, że Rada nie uważa za konieczne zastanawiać się bliżej nad znaczeniem tego terminu w odniesieniu do Gdańska. Statut międzynarodowy Wolnego Miasta jest ustalony przez Traktat Wersalski".

Być może, że przy nadarzającej się okazji któraś z instytucyj międzynarodowych będzie skłonną wypowiedzieć się bliżej o charakterze publiczno-prawnym Wolnego Miasta, lecz jak zaznaczyłem powyżej, z takiego czy innego określenia nie będą wypływać prawie żadne praktyczne wnioski.

Ważniejszem ze stanowiska politycznego, aniżeli teoretyczne określenie charakteru międzynarodowego Wolnego Miasta jest odpowiedź na pytanie w jaki sposób funkcjonuje stworzony przez Traktat Wersalski i następujące po nim akty prawne twór polityczny W. M. Gdańska?

Kompromis stworzony przez Traktat Wersalski nie zadowolił w zupełności ani Polski ani tem bardziej Gdańska i wywołał w pierwszych latach po wprowadzeniu w życie nowego regime'u szereg nieustających sporów politycznych przed organami Ligi Narodów, droga do których została przez zawarte akty prawne szeroko otwarta. Polska opinja publiczna poczuła się w szczególności boleśnie dotknięta, iż z powodu trudności politycznych, związanych z najściem wojsk bolszewickich na terytorjum Rzeczypospolitej, zmuszony został Rząd Polski w układzie z 1920 r. uszczuplić niektóre swoje uprawnienia przyznane mu Traktatem Wersalskim. Traktat Wersalski oddawał zarząd portu Polsce. Według Konwencji Paryskiej podpisanej pod presją trudności militarnych, utworzony został organ mieszany. Po-

bieranie ceł i wykonywanie ustaw celnych, według Traktatu Wersalskiego należało do Polski, a w Konwencji Paryskiej powierzone zostało w niższych instancjach organom gdańskim. Rozważano w Polsce możliwość zmiany zobowiązań wynikających z umów sprzecznych z Traktatem Wersalskim, aczkolwiek umowy te podpisane były przez przedstawicieli Polski, i przyjęte do wiadomości przez Radę Ligi. W szeregu decyzyj Wysokich Komisarzy Polska, zdaniem mojem, częstokroć słusznie upatrywała dalsze zwężenie swoich praw i częściową likwidację uprawnień przyznanych jej przez Traktat Wersalski. Okoliczności te skłoniły Rząd Polski do wystąpienia w r. 1923 z t. zw. w stosunkach polsko-gdańskich notą globalną, w której wytoczył szereg spraw o doniosłem znaczeniu dla administracji, a przedewszystkiem życia gospodarczego Polski. Ta nota doprowadziła jednakże do bardzo tylko nikłego i mało znaczącego uwzględnienia niektórych punktów o mniejszem znaczeniu w układzie zawartym przy pośrednictwie Ligi Narodów 1 września 1923 r. w Genewie. Po tym terminie pomimo różnych trudności, jakie napotyka Polska na terenie Gdańska, stwierdzić można coraz mocniej ustalające się w opinji polskiej przekonanie, że tylko w ramach wszystkich istniejących aktów prawnych, w ich ścisłej interpretacji i stosowaniu, upatrywać należy istotny interes Polski nad Bałtykiem.

Spory polsko-gdańskie.

Ilość skarg wytaczanych przed organami Ligi Narodów przez W. M. Gdańsk była jeszcze dużo większa, w szczególności też w r. 1925 i 1927. Posiedzenia Rady Ligi obciążane bywały znaczną ilością skarg gdańskich, czasem o większem, często jednakże o minimalnem znaczeniu, co wywoływało pewne krytyki i uwagi ze strony członków Rady Ligi.

Jednakże i na terytorjum Gdańska przejawiały się w niektórych okresach, w szczególności wtedy, kiedy u rządów stały partje centrolewicowe, tendencje pokojowe bezpośredniego załatwiania wszystkich trudności na miejscu. Spory jurydyczno-prawne ustępowały też stopniowo miejsca ważnym istotnym zagadnieniom gospodarczym, jakie nasuwały się w związku z coraz silniej zacieśniającym się stosunkiem gospodarczym między Rzeczypospolitą Polską a jej naturalnym portem gdańskim.

Zagadnieniom gospodarczym poświęciłem częściowo inny mój referat, który miałem zaszczyt wygłosić w dniu wczorajszym w instytucie Carnegie'go. Nie chciałbym wywodów tych powtarzać, zaznaczam jedynie, iż dzięki związaniu z Polską, port gdański w czasie powojennym czterokrotnie powiększył swój obrót towarowy, przyczem przeszło 90% jego obrotu przypada na Polskę. Trudności

i konieczności ekonomiczne zarówno w Polsce, jak i w Gdańsku wpłynęły też w znacznym stopniu na przesunięcie punktu ciężkości i z drobnych i często teoretycznych sporów prawno-politycznych na wielkie i ważne dla obu stron problematy ekonomiczne.

Do zmniejszenia i umniejszenia spornych i często bezużytecznych sporów polsko-gdańskich przyczyniły się też w znacznym stopniu organy Rady Ligi Narodów, w szczególności też przez decyzję Rady Ligi z dnia 11 czerwca 1925. W decyzji tej Rada Ligi ustaliła nową procedurę do zastosowania w sporach między Wolnem Miastem a Polską.

Uchwała Rady Ligi z dnia 11. VI 1925 ma na celu podniesienie autorytetu i ułatwienie działalności Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku przez przyznawanie mu prawa medjacji, jak też w szczególności prawa konsultowania przed wydaniem decyzji, ekspertów względnie komisyj technicznych z ramienia Ligi Narodów. Pomienieni eksperci, wspomagając pod względem fachowym Wysokiego Komisarza i powiększając w ten sposób jego autorytet, zmniejszają szanse apeli do Rady Ligi i utrudniają zarzucenie tej ostatniej drobnemi sprawami, które, przez rozdmuchanie na terenie genewskim przyczyniają się do pogorszenia stosunków polsko-gdańskich. W ten sposób Liga w znacznym stopniu przyczyniła się do zmniejszenia sporów polsko-gdańskich, które stają się w ten sposób w pierwszym rzędzie istotnym sukcesem Ligi Narodów i jej organu Wysokiego Komisarza.

Czy poprawa ta ma znamiona trwałości? Nie mógłbym na to pytanie odpowiedzieć z całą sumiennością twierdząco. W szczególności nowe konstelacje i zmiana układu sił politycznych w Gdańsku może z łatwością spowodować zmianę sytuacji i nową falę spraw gdańskich, których Rada Ligi od trzech niespełna lat zdołała uniknąć. Ale śmiem przypuszczać, że może to być okres tylko przejściowy i że w zasadniczym rozwoju następować będzie coraz większe uspokojenie i poprawa stosunków w Gdańsku. Rząd Polski jest bezwzględnym zwolennikiem polityki zgodnego układu stosunków w Gdańsku. Przez usta swoich oficjalnych przedstawicieli dawał on w ostatnich latach często wyraz tym swoim poglądom. Rząd Polski stoi twardo na stanowisku utrzymania istniejącego porządku rzeczy. Pragnie on zgodnego współżycia z ludnością i Rządem gdańskim. Polska pragnie rozwoju ekonomicznego Gdańska, ponieważ upatruje w Wolnem Mieście jeden z najważniejszych instrumentów swojej polityki gospodarczej. Polska w niczem nie zamierza naruszać praw zagwarantowanych Gdańskowi istniejącemi aktami prawnemi, jak również zgodnie z oświadczeniami polskiego premjera w czasie wizyty jego w Gdańsku w roku ubiegłym

i oświadczeniami ministra spraw zagranicznych nie zamierza w niczem uszczuplać praw kulturalnych większości niemieckiej ludności Wolnego Miasta. Jednakże Rząd Polski obstaje z drugiej strony przy uszanowaniu praw zagwarantowanych mu przy tworzeniu Wolnego Miasta i nieodzownych dla jego życia gospodarczego. Również prawa miejscowej ludności polskiej winny być, zdaniem Rządu Polskiego, bezwzględnie uszanowane. W szczególności ze stanowiska politycznego potępione być muszą wszelkie oświadczenia, zebrania czy związki na terytorjum Wolnego Miasta, które dążą do zakłócenia normalnego rozwoju stosunków polsko-gdańskich, do wzniecania niepokoju i trudności. Terytorjum Wolnego Miasta nie powinno być terenem akcji dla czynników zmierzających do obalenia istniejącego stanu prawnego i opóźnienia w utrwaleniu pokoju i stabilizacji stosunków w Europie.

Również ze stanowiska gdańskiego wszelkie takie próby uznane być muszą i są często uznawane jako szkodliwe dla istotnych interesów Wolnego Miasta. Normalny rozwój stosunków gospodarczych polsko-gdańskich jak również dopływ obcych kapitałów, niezbędny dla rozwoju przemysłu i handlu, wymaga bezwzględnego spokoju i stabilizacji.

Normalny rozwój stosunków polsko-gdańskich będzie w pierwszej chwili wielkim sukcesem Ligi Narodów i jej organów.

Organizacja Wolnego Miasta jest jedną z najciekawszych prób bezpośredniej akcji Ligi Narodów na terytorjum oddanem jej gwarancji i protekcji. Czynności Ligi Narodów na terytorjum Gdańska mają wprawdzie zwykle charakter bardziej ograniczający i uzgadniający dążenia innych czynników, aniżeli narzucający swoją własną wolę. Tem niemniej, a może tem bardziej działalność ta ma niezmiernie doniosłe znaczenie. Będzie wielką zasługą Ligi Narodów, jeżeli przyczyni się do tego, ażeby Gdańsk stał się stopniowo terenem współżycia Polaków i Gdańszczan.

ROZDZIAŁ III.

Skarga Senatu Wolnego Miasta Gdańska.

Wniosek. Senatu. Wniosek Senatu gdańskiego do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów złożony w dniu 9 maja 1930 r. zawiera na wstępie następujące ogólne uwagi:

„Przez Traktat Wersalski Miasto Gdańsk oddzielono od Rzeszy Niemieckiej i utworzono zeń Wolne Miasto w tym celu, aby stworzonemu na nowo Państwu Polskiemu udzielić swobodnego dostępu do morza. Jak wynika z podanej niżej wymiany not pomiędzy Mocarstwami Sprzymierzonemi i Stowarzyszonemi a Rzeszą Niemiecką, dokonanej z okazji zawarcia Traktatu Wersalskiego, Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone oczekiwały z całą pewnością, że to nowe uregulowanie polityczne położenia Gdańska odpowiada również interesom gospodarczym ludności gdańskiej, której nie dano możności wypowiedzenia się w drodze plebiscytu, oraz że przyczyni się ono do rozwoju tych interesów w najwyższym stopniu.

„To przypuszczenie nie spełniło się. Pod tym względem nie można pozwalać wprowadzać się w błąd przez pewne liczby, dotyczące rozwoju portu gdańskiego po wojnie, używane dla celów tendencyjnej propagandy. Wprawdzie liczby ruchu okrętowego w gdańskim porcie w r. 1927 w porównaniu z rokiem 1912 wzrosły mniej więcej czterokrotnie, ogólny zaś obrót towarowy w porcie gdańskim wzrósł bardziej, niż trzykrotnie. Jednakowoż byłoby niesłusznem wyciągać stąd wniosek, jakoby dobrobyt gospodarczy Gdańska wzrósł w latach powojennych w porównaniu z latami przedwojennemi. Jest wręcz przeciwnie. Gdańsk przed wojną był ideałem portu, posiadającego zbilansowany przywóz i wywóz oraz obrót wysokowartościowemi towarami, których przeładunek oraz handel leżały w rękach gdańskiego kupca. Urządzenia portowe w ciągu długich lat równomiernego obrotu były dostosowane i dostrojone do tego obrotu towarowego i mogły mu bez trudności sprostać. Ta harmonja pomiędzy gdańskim portem i gdańskim handlem została przez wpływy powojenne zni-

weczona. Przy większości przewożonych towarów samoistny gdański handel utracił swe czynne stanowisko. Port gdański utracił znaczenie portu handlowego i posiada obecnie charakter portu ekspedycyjnego. Liczbowy czterokrotny wzrost obrotu towarowego polega na znacznym wzroście obrotu małowartościowemi towarami masowemi, w szczególności zaś węglem, których wartość w r. 1927 wynosiła zaledwie 8% ogólnej wartości wywozu, stanowiąc połowę ogólnego obrotu portowego. Małowartościowy obrót towarami masowemi, któremi handel odbywa się poza Gdańskiem, lecz których przeładunek wymagał kosztownych i ryzykownych nowych inwestycyj portowych, gdzie korzyści osiągane przez działy życia gospodarczego, związane z ekspedycją i żeglugą nie mogą w żadnym razie wyrównać strat wynikających wskutek wyłączania portu gdańskiego z wielu dziedzin obrotu towarowego, jest znamieniem życia gospodarczego Gdańska po wojnie.

,,Te niekorzyści powstałe dla Gdańska w czasach powojennych zaostrzyły się w ostatnim czasie katastrofalnie a jednocześnie gdański handel i całe jego życie gospodarcze weszły w stan ciężkiej depresji, której skutki zagrażają podstawom istnienia Wolnego Miasta Gdańska. Przyczyny tego, zdaniem Senatu W. Miasta Gdańska, należy dopatrywać się w tem, że znaczna część polskiego handlu jest odciągana od drogi przez Gdańsk wskutek tego, że Polska nie rozbudowuje dostatecznie dróg żelaznych i wodnych prowadzących do Gdańska, nie popiera dostatecznie rozbudowy portu gdańskiego oraz bezpośrednio obok Gdańska buduje własny port w Gdyni i obrót tego portu w Gdyni popiera wszelkiemi środkami, zaniedbując stworzony w Gdańsku wolny dostęp do morza.

,,Usiłowania Senatu W. Miasta, aby dojść do porozumienia w tej sprawie w drodze rokowań pomiędzy Polską a Gdańskiem nie dały żadnego rezulatu, gdyż Rząd Polski zajął wobec żądań Gdańska stanowisko odmowne".

Po takiem scharakteryzowaniu położenia Gdańska i portu gdańskiego w latach przedwojennych oraz obecnie, wniosek gdański zawiera następującą konkluzję:

,,Senat W. Miasta Gdańska jest więc zmuszony do postawienia następujących wniosków na podstawie artykułu 39 polsko-gdańskiej Konwencji z dnia 9. 11. 1920 r.

,,Mając na względzie, że Wysoki Komisarz Ligi Narodów w dniu 15 sierpnia 1921 rozstrzygnął, że z jednej strony Rząd Polski jest zobowiązany w pełni wykorzystywać port gdański, chociażby utworzył w przyszłości inne porty na wybrzeżu bałtyckiem, z drugiej zaś strony Rząd gdański jest zobowiązany zabezpieczyć interesy Polski doty-

czące wolnego dostępu do morza po wsze czasy, prosimy o zdecydowanie, że Rząd Polski jest zobowiązany:

1. wydać wszelkie potrzebne zarządzenia, w szczególności również w dziedzinie taryf kolejowych, aby ta część ruchu towarowego i osobowego z i do Polski oraz tranzytowego, która nie idzie przez granicę lądową, przechodziła przez port gdański,
2. uczynić wszystko, aby port w Gdańsku i prowadzące do niego drogi kolejowe i wodne tak rozwinąć i ulepszyć, aby mogły podołać obrotowi wymienionemu w punkcie 1,
3. zaniechać wszelkich zarządzeń w stosunku do innych portów na skutek których ruch towarowy i osobowy odciągany jest od Gdańska, w szczególności zaś zaniechać ułatwień w dziedzinie danin publicznych i wszelkich innych, zawierania umów dzierżawnych, zobowiązujących do inwestycyj i do dokonywania pewnego minimum obrotu, zaniechać zarządzeń w dziedzinie celnej, przewidujących zniżkę celną, zwolnienie od cła lub inne ulgi oraz zarządzeń w dziedzinie przydziału kontyngentów lub też innych zarządzeń o charakterze gospodarczym lub innym".

Argumenty gdańskie.

Do wniosku podanego wyżej w dosłownem tłumaczeniu dołączone zostało obszerne uzasadnienie, podzielone na część gospodarczą oraz część prawną. W części gospodarczej znajdujemy przedewszystkiem bardzo dokładny opis planów budowy portu w Gdyni, przebiegu prac nad jego budową i wreszcie opis samego portu. Po dokonaniu tego opisu, Senat W. Miasta Gdańska wysuwa tezę, że Gdańsk nadaje się do nieograniczonej rozbudowy i mógłby pomieścić w sobie wszelkie urządzenia zbudowane w Gdyni a nawet nie byłoby przeszkód dla większego jeszcze rozszerzenia portu.

Następnie Senat wylicza wszelkie zarządzenia Rządu Polskiego, mające na celu popieranie obrotu portowego w Gdyni, a w szczególności powołuje się na fakt wydania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1.VI. 1927 przewidującego ulgi podatkowe oraz kredyty budowlane, na fakt zawarcia kontraktów dzierżawnych z poszczególnemi koncernami węglowemi na mocy których koncerny te uzyskały tereny portowe w Gdyni i zobowiązały się do kierowania określonych ilości węgla przez Gdynię, na dopuszczenie do Gdyni łuszczarni ryżu, olejarni, szeregu firm ekspedycyjnych, które budują tam składy towarowe, na stworzenie państwowej floty handlowej, której zadaniem ma być popieranie portu gdyńskiego, na zawarcie umów z prywatnemi linjami żeglugowemi, których okręty obsługują obecnie Gdynię i t. p. Wreszcie Senat W. Miasta Gdańska twierdzi,

że Rząd Polski lepiej traktuje Gdynię niż Gdańsk pod względem celnym i reglamentacji obrotu towarowego, stawia zarzut, że Polska skierowała na Gdynię część polskiego ruchu emigracyjnego, twierdzi, że polska polityka kolejowa stwarza przywileje dla Gdyni i wreszcie wysuwa zarzut, że opłaty portowe w Gdyni są niższe niż te, które ustaliła Rada Portu w Gdańsku.

W dalszym ciągu uzasadnienia gospodarczego Senat W. Miasta Gdańska stara się zilustrować skutki gospodarcze, jakie wynikły dla Gdańska na skutek budowy oraz istnienia portu w Gdyni. Senat twierdzi, że Gdynia rozwija się kosztem Gdańska i na poparcie swojej tezy podaje cały szereg zestawień statystycznych, dotyczących ruchu okrętowego oraz obrotu towarowego w Gdańsku i w Gdyni; w tych zestawieniach podsumowuje liczby okrętów wzgl. ich pojemności w Gdańsku i w Gdyni i wyprowadza następnie odsetek przypadający na Gdańsk lub Gdynię. Tak samo postępuje, gdy chodzi o obrót towarowy przez oba te porty. W rezultacie Gdańsk dochodzi do następujących wyników:

W r. 1924 weszło do portu gdańskiego 3312 okrętów, przez Gdynię zaś 27, co razem czyni 3339 okrętów. Wobec tego udział Gdańska wynosił 99,2%, udział zaś Gdyni 0,8%.

W r. 1929 weszło do portu gdańskiego 5396 okrętów, przez Gdynię zaś 1541 okrętów, ogółem więc 6937 okrętów. Udział Gdańska wyniósł więc 77,79%, udział zaś Gdyni 22,21%.

W podobny sposób gdańskie zestawienia statystyczne ujmują ruch okrętów, które opuściły Gdańsk wzgl. Gdynię oraz ogólny ruch okrętowy na wejściu i wyjściu razem.

Ta sama metoda zastosowana została w odniesieniu do przywozu i wywozu przez Gdańsk i Gdynię. Również i tu podsumowano przywóz wzgl. wywóz w latach od 1924 do 1930 przez Gdańsk i Gdynię i wyprowadzono odsetek udziału Gdańska i Gdyni. Odnośne tabele są niezmiernie charakterystyczne, wobec czego podajemy je całkowicie w załączeniu. (Patrz tabl. 3 i 4).

Tak więc Gdańsk wychodzi tu z założenia, że całkowity ruch okrętowy przez Gdańsk i Gdynię winien przechodzić przez port gdański podobnie jak całkowity obrót towarowy i całkowity ruch emigracyjny. Każdy okręt zawijający do Gdyni, każda tona towaru i każdy pasażer przechodzący przez port w Gdyni uważane są przez Senat jako strata dla portu gdańskiego. Takie stanowisko wynika konsekwetnie z zasadniczej tezy Senatu W. Miasta Gdańska, jakoby portowi gdańskiemu przysługuje prawo monopolu na całkowity ruch przywozowy, wywozowy i tranzytowy Rzeczypospolitej Polskiej, przechodzący przez granice morskie.

Tablica 3. Ruch okrętowy w Gdańsku i w Gdyni w latach od 1924 do 1929 oraz w styczniu i lutym 1930.

Rok	Gdańsk			Gdynia			Razem		Z ogólnego ruchu okrętowego przypada na				Stosunek % tonażu okrętowego w Gdyni w poszczególnych latach do tonażu okrętów w Gdańsku
	Liczba okrętów	W tem próżnych	Ogólna pojemność okrętów w n. r. ton	Liczba okrętów	W tem próżnych	Ogólna pojemność w n. r. ton	Liczba okrętów	Ogólna pojemność w n. r. ton	Gdańsk % liczby okrętów	Gdańsk % pojemności netto	Gdynia % liczby okrętów	Gdynia % pojemności netto	
						Na wejściu							
1924	3 312	1 341	1 634 970	27	.	14 352	3 339	1 649 322	99,20	99,13	0,80	0,87	0,87
1925	3 986	1 636	1 869 979	85	.	74 707	4 071	1 944 686	97,91	96,16	2,09	3,84	4,00
1926	5 967	3 783	3 432 480	298	281	204 759	6 265	3 637 237	95,24	94,37	4,76	5,63	5,67
1927	6 950	3 684	3 899 854	530	496	422 939	7 480	4 322 793	92,91	90,22	7,09	9,78	10,84
1928	6 198	3 118	4 045 240	1 108	904	985 004	7 306	5 030 244	84,83	80,42	15,17	19,58	24,35
1929	5 396	3 040	3 892 362	1 541	1 259	1 445 288	6 937	5 337 650	77,69	72,92	22,21	27,08	37,13
1930[1])	877	575	636 054	298	245	299 025	1 175	935 079	74,64	68,02	25,36	31,98	47,01
						Na wyjściu							
1924	3 330	378	1 648 050	27	.	14 352	3 357	1 662 402	99,20	99,14	0,80	0,86	0,87
1925	3 958	556	1 846 182	72	.	71 419	4 030	1 917 601	98,21	96,28	1,79	3,72	3,87
1926	5 903	559	3 395 840	303	12	208 194	6 206	3 604 034	95,12	94,22	4,88	5,78	6,13
1927	6 942	804	3 932 577	519	5	416 322	7 461	4 348 899	93,04	90,43	6,96	9,57	10,59
1928	6 183	765	4 026 596	1 093	122	973 646	7 276	5 000 242	84,98	80,53	15,02	19,47	24,18
1929	5 432	573	3 917 890	1 552	228	1 457 685	6 984	5 375 575	77,78	72,88	22,22	27,12	37,21
1930[1])	868	72	645 818	294	51	294 607	1 162	940 425	74,70	68,67	25,30	31,33	45,62
						Na wejściu i wyjściu razem							
1924	6 642	1 719	3 283 020	54	.	28 704	6 696	3 311 724	99,19	99,13	0,81	0,87	0,87
1925	7 944	2 192	3 716 161	157	.	146 126	8 101	3 862 287	98,06	96,22	1,94	3,78	3,93
1926	11 870	4 342	6 828 320	601	293	412 951	12 471	7 241 271	95,18	94,30	4,82	5,70	6,05
1927	13 892	4 488	7 832 431	1 049	501	839 261	14 941	8 671 692	92,98	90,32	7,02	9,68	10,72
1928	12 381	3 883	8 071 836	2 201	1 026	1 958 650	14 582	10 030 486	84,91	80,47	15,09	19,53	24,27
1929	10 828	3 613	7 810 252	3 093	1 487	2 902 973	13 921	10 713 225	77,78	72,90	22,22	27,10	37,17
1930[1])	1 745	647	1 281 872	592	299	593 632	2 337	1 875 504	74,67	68,35	25,33	31,65	46,31

[1]) styczeń i luty razem.

Tabl. 4. Obrót towarowy morski w Gdańsku i Gdyni.

Rok	Obrót towarowy morski przez Gdańsk ton	Gdynię ton	Gdańsk i Gdynię razem ton	Z ogólnego obrotu towarowego morskiego przypada na Gdańsk %	Gdynię %	Stosunek % obrotu towarowego w Gdyni w poszczególnych latach do obrotu towarowego w Gdańsku
			Przywóz			
1924	738 092	631	738 723	99,91	0,09	0,09
1925	690 779	1 586	692 365	99,77	0,23	0,23
1926	640 696	179	640 875	99,97	0,03	0,03
1927	1 517 194	6 702	1 523 896	99,56	0,44	0,44
1928	1 832 409	190 133	2 022 542	90,60	9,40	10,38
1929	1 792 951	324 298	2 117 249	84,68	15,32	18,09
1930 [1])	118 999	58 057	177 056	67,21	32,79	48,79
			Wywóz			
1924	1 636 485	9 186	1 645 671	99,44	0,56	0,56
1925	2 031 969	50 142	2 082 111	97,59	2,41	2,48
1926	5 659 605	413 826	6 073 431	93,19	6,81	7,31
1927	6 380 420	889 439	7 269 859	87,77	12,23	13,94
1928	6 783 273	1 767 215	8 550 488	79,33	20,67	26,05
1929	6 766 700	2 497 893	9 264 593	73,04	26,96	36,91
1930 [1])	1 156 325	514 669	1 670 994	69,20	30,80	44,51
			Przywóz i wywóz razem			
1924	2 374 577	9 817	2 384 394	99,59	0,41	0,41
1925	2 722 748	51 728	2 774 476	98,14	1,86	1,90
1926	6 300 301	414 005	6 714 306	93,83	6,17	6,57
1927	7 897 614	896 141	8 793 755	89,81	10,19	11,35
1928	8 615 682	1 957 348	10 573 030	81,49	18,52	22,72
1929	8 559 651	2 822 191	11 381 842	75,20	24,80	32,97
1930 [1])	1 275 324	572 726	1 848 050	69,01	30,99	44,91

Uwaga: Dane za 1930 obejmują tylko styczeń i luty.

Argumenty prawne.

Teza gdańska o monopolu przysługującym portowi gdańskiemu znalazła równie dobitny wyraz w części uzasadnienia dotyczącej strony prawnej tego zagadnienia. W swoich wywodach prawnych Senat W. Miasta Gdańska stara się uzasadnić przedewszystkiem, że w myśl orędzia Prezydenta Wilsona, oświadczeń Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych podczas zawierania Traktatu Wersalskiego, Konwencji Paryskiej oraz innych dokumentów międzynarodowych, port gdański miał być wolnym i bezpiecznym dostępem do morza, z czego Senat wyciąga

wniosek, że miał być **jedynym** dostępem Polski do morza. Mianowicie, Senat W. Miasta Gdańska oświadcza dosłownie:

„Gdańsk ma stanowić dostęp, to znaczy **jedyny**[1]) dostęp Polski do morza".

Dla wzmocnienia swojej argumentacji Senat gdański powołuje się również na niektóre przemówienia przedstawicieli Polski bezpośrednio po przejęciu wybrzeża przez Polskę, gdzie stwierdzano, że Gdańsk stanowi jedyny port, którym Polska może się posługiwać.

W dalszym ciągu swoich wywodów prawnych Senat W. Miasta Gdańska powołuje się na punkt VII Decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 15 sierpnia 1921 r. w sprawach kolejowych, który brzmi:

„VII. Rząd Polski zobowiąże się w pełnej mierze robić użytek z portu gdańskiego, chociażby zostały przez Polskę utworzone na wybrzeżu bałtyckiem w przyszłości inne porty".

Po zacytowaniu brzmienia tej decyzji Senat W. Miasta Gdańska oświadcza dosłownie:

„Ta decyzja Wysokiego Komisarza Ligi Narodów nie anuluje bynajmniej (löst nicht etwa) wolnego dostępu Polski do morza przez Gdańsk przez dopuszczenie innych portów, natomiast wystawia żądanie, że Polska zobowiązana jest w każdym czasie w pełni wykorzystywać port gdański, również wówczas, gdy Polska otworzy inne porty nad Bałtykiem".

Wreszcie Senat W. Miasta Gdańska powołuje się na art. 26 i 28 Konwencji Paryskiej, które dają Polsce prawo swobodnej używalności portu i środków komunikacyjnych w Gdańsku i nakładają na Radę Portu obowiązek zabezpieczenia rozwoju i ulepszenia portu i dróg komunikacyjnych w celu zadośćuczynienia wszystkim potrzebom ruchu wwozowego i wywozowego do Polski lub z Polski. Postanowienia tych artykułów Senat łączy z punktem VII Decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, pisząc dosłownie:

„Specjalne znaczenie decyzji Wysokiego Komisarza z dnia 15 sierpnia 1921 polega na tem, że prawu Polski do nieograniczonego korzystania z portu gdańskiego dla polskiego obrotu towarowego zostało wyraźnie przeciwstawione i wyrażone zobowiązanie Polski, aby ze swego prawa do pełnego wykorzystania z portu gdańskiego czyniła pełny użytek oraz, aby stojący do jej dyspozycji port gdański używała jako jedyny port do swego obrotu towarowego".

Dedukując z rzekomego zobowiązania Polski do pełnego wykorzystywania portu gdańskiego obowiązek używania portu gdańskiego

---

[1]) Podkreślenie oryginalne.

jako jedynego portu dla jej obrotu towarowego, Senat zdaje sobie sprawę, że nieoczekiwany ten wniosek wymaga dalszego uzasadnienia. Uzasadnienie to zawarte jest w następujących dalszych wywodach Senatu Wolnego Miasta Gdańska:

,,Utworzone ewentualnie przez Polskę nad Bałtykiem porty nie mogą według tego rozstrzygnięcia w jakimkolwiek stopniu ograniczać prawa wyłączności Gdańska, natomiast wynika stąd następujący wniosek:

a) Polska jest zobowiązana wykorzystywać w pełni port gdański w zakresie wszelkich w danym czasie znajdujących się w nim urządzeń.

b) Polska jest zobowiązana przy zastosowaniu przysługujących jej według artykułu 28 Konwencji Paryskiej praw w każdym czasie dbać dość wcześnie o to, aby w gdańskim porcie dokonano rozszerzeń i ulepszeń w takich rozmiarach, aby już występująca lub też oczekiwana niewystarczalność portu gdańskiego niezwłocznie została wyrównana.

c) Gdyby mimo to port gdański miał czasowo nie wystarczać, wówczas tylko na okres tego czasu i w tych rozmiarach może być używany jako port rezerwowy inny port, utworzony przez Polskę nad Bałtykiem.

,,Natomiast byłoby zupełnie sprzeczne z zasadą prawną wyrażoną w nocie Aljantów oraz z decyzją Wysokiego Komisarza, gdyby inny port utworzony przez Polskę nad Bałtykiem został tak rozbudowany i eksploatowany, że z naruszeniem wyłącznego prawa Gdańska i ponad rozmiary przejściowego portu rezerwowego, byłyby przez ten inny port skierowywane jakiekolwiek części morskiego przywozu lub wywozu Polski.

,,Utworzenie jakiegoś innego portu przez Polskę obok Gdańska jest zatem przy istniejącym stanie prawnym dopuszczalne jedynie w charakterze rezerwy, jako środek ostrożności, co pozostawione jest do uznania Polski, przyczem pełne ryzyko niewykorzystania ponosi wyłącznie Polska. O ile ona wyposaży ten port rezerwowy w urządzenia, które nie będę w pełni wykorzystane, wówczas nie może Polska wyprowadzać stąd jakiegokolwiek prawa, które naruszałoby istniejący stan prawny i miało na celu, aby urządzenia innego portu były wykorzystane przez obrót towarowy''.

W ten sposób Senat W. Miasta Gdańska stara się uzasadnić, że port gdański winien być jedynym portem Polski, któremu przysługiwałby monopol w dziedzinie polskiego obrotu zamorskiego i stara się uzgodnić z tą tezą powiedzenie Wysokiego

Komisarza Ligi Narodów, przewidujące istnienie na Bałtyku również innych portów polskich. Po nadaniu dogodnego dlań znaczenia p. VII decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 15 sierpnia 1921 r. Senat Wolnego Miasta Gdańska stara się wreszcie udowodnić, że wspomniany punkt tej decyzji istotnie obowiązuje i powołuje się w tym celu na umowę polsko-gdańską z dnia 23 września 1921 r. na mocy której zarówno Gdańsk jak i Polska zobowiązały się nie apelować przeciw wspomnianej decyzji. Senat Wolnego Miasta Gdańska zaznacza przytem, że zrzekł się wówczas apelacji głównie dlatego, że w p. VII decyzji stwierdzona została raz jeszcze przez zobowiązanie Rządu Polskiego do pełnego wykorzystywania portu gdańskiego po wsze czasy wyłączność dostępu Polski do morza przez Gdańsk w słowach uroczystych.

Autentyczne dokumenty.

Zanim przejdziemy do zobrazowania stanowiska Rządu Polskiego w tych sprawach słusznem będzie, gdy podamy tu pewne wyjaśnienia dotyczące dokumentów na jakie powołuje się Senat Wolnego Miasta Gdańska.

Senat Wolnego Miasta Gdańska powołuje się na p. 13 Orędzia Prezydenta Wilsona, notę Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych, wystosowaną do Delegacji Niemieckiej przed zawarciem Traktatu Wersalskiego oraz odpowiedź tej Delegacji, jako na źródła, z których wynikałoby, że Gdańsk miałby stanowić jedyny dostęp Polski do morza. Jak najdokładniejsze studjum wszystkich tych dokumentów wykazać jednak musi, że niema tam ani jednej wzmianki któraby wskazywała na to, że Gdańsk ma być jedynym dostępem Polski do morza. Mowa jest tylko o wolnym i bezpiecznym dostępie Polski do morza przez Gdańsk oraz mowa jest o tem, że poza pośrednim dostępem do morza przez port gdański Polska otrzymuje również własne wybrzeże morskie bez żadnych ograniczeń. Jeśli więc Senat twierdzi, że ,,Gdańsk ma stanowić dostęp, to znaczy, j e d y n y dostęp Polski do morza", to jest to zupełnie dowolna interpretacja, wykraczająca daleko poza właściwe znaczenie słów o wolnym, bezpiecznym dostępie do morza, nie posiadająca żadnego znaczenia prawnego.

Również ani Traktat Wersalski ani też Konwencja Paryska nie zawierają ani jednego postanowienia któreby wskazywało na prawo wyłączności Gdańska. Senat Wolnego Miasta powołuje się tu w szczególności na art. 26 i 28 Konwencji Paryskiej. Brzmienie tych artykułów jest następujące:

Art. 26.

,,Rada będzie miała obowiązek zabezpieczyć Polsce swobodną używalność portu i środków komunikacyjnych, o których mowa w art. 20, bez żadnego ograniczenia i w mierze potrzebnej dla zabezpieczenia ruchu wwozo-

wego i wywozowego do Polski lub z Polski; Rada będzie miała obowiązek powziąć wszelkie środki potrzebne, aby zabezpieczyć rozwój i ulepszenie portu oraz dróg komunikacyjnych w celu zadośćuczynienia wszystkim potrzebom tego ruchu.

W razie gdyby zarządzenia powyższe nie były stosowane, Wolnemu Miastu Gdańskowi i Polsce przysługiwać będzie prawo założenia rekursu przewidzianego w art. 39".

Art. 28.

,,W każdym czasie i we wszystkich okolicznościach Polska będzie miała prawo importować i eksportować przez Gdańsk towary wszelkiego rodzaju, nie zakazane przez ustawy polskie".

Senat uważa, że te artykuły zawierają w sobie ideę wyłączności portu gdańskiego z tego powodu, że dla Wolnego Miasta przewidziano w art. 26 również prawo odwołania się do Wysokiego Komisarza, o ile Rada Portu nie zabezpieczyłaby Polsce swobodnego używania portu gdańskiego. Uznać trzeba, że tego rodzaju interpretacja jest dowolnem rozszerzeniem znaczenia art. 26, który ustanawia jedynie obowiązki Rady Portu wobec Polski. Jest rzeczą oczywistą, że Gdańsk jest zainteresowany w tem, w jaki sposób Rada Portu spełnia swój obowiązek, gdyż od sprawnego funkcjonowania tej instytucji, niezależnej bezpośrednio ani od Polski ani od Gdańska, zależy rozwój gdańskiego życia gospodarczego. Tem się tłumaczy prawo W. Miasta zastrzeżone w art. 26. W żadnym jednak wypadku nie możnaby wyprowadzać stąd prawa monopolu dla portu gdańskiego.

Następnie Senat powołuje się na punkt VII decyzji Wysokiego Komisarza z 15 sierpnia 1921, która dotyczy spraw własności, kontroli, administracji i eksploatacji kolei znajdujących się na obszarze W. M. Gdańska. Decyzja ta posiada brzmienie następujące:

,,9. — Wskutek tego decyduję:

I. że własność, kontrola, administracja i eksploatacja istniejących kolei oraz wszelka własność i zakłady do nich należące, które obsługują specjalnie port, a które znajdują się w obrębie czerwonej linji zakreślonej na załączonym planie, należą do Rady Portu za wyjątkiem:

a) gmachu Dyrekcji Kolei,

b) tramwajów i wąskotorowych kolejek;

II. że koleje i tramwaje, które w pierwszej linji służą potrzebom Wolnego Miasta, są to istniejące wąskotorowe koleje i tramwaje, znajdujące się na terenie Wolnego Miasta Gdańska i własność, kontrola, administracja i eksploatacja tych kolei i tramwajów z odnoszącą się do nich własnością należą do Wolnego Miasta;

III. że własność, kontrola, administracja i eksploatacja wszystkich innych istniejących szerokotorowych kolei, znajdujących się na terytorjum W. Miasta z odnoszącą się do nich własnością włącznie z Gmachem Dyr. Kol. należą do Polski w myśl art. 25 Konwencji.

IV. Rada Portu zatrzymując własność kolei przyznanych jej w powyższym art. I, jak powyżej, skorzysta z istniejącej polskiej administracji kolei celem wykazania pracy Rady Portu w związku z kontrolą, administracją i eksploatacją. W tym celu trzech delegatów, naznaczonych przez Radę Portu zostanie przydzielonych do polskiej administracji kolejowej dla komunikowania tej ostatniej życzeń i potrzeb Rady Portu. Polska administracja kolejowa postara się w jak największej mierze wypełnić życzenia i potrzeby Rady Portu. Rada Portu zachowa również własność połowy ilości lokomotyw i wagonów, stanowiących własność b. państwa niemieckiego. Lokomotywy te i wagony mają być utrzymane w dobrym stanie i w razie potrzeby zastąpione nowemi przez polską administrację kolejową.

V. Polska administracja kolejowa, pracując dla portu, będzie pobierała wszystkie należności, opłaty i wpływy w związku z systemem kolejowym, należącym do Rady Portu i stosownie do art. 23 będzie ponosiła koszty utrzymania, kontroli, eksploatacji, ulepszeń i rozwoju tego systemu;

VI. Rząd Wolnego Miasta Gdańska będzie miał prawo przydzielenia jednego urzędnika kolejowego do polskiej administracji kolejowej, celem poinformowania tej ostatniej o potrzebach Wolnego Miasta oraz miast i miasteczek, znajdujących się na jego terytorjum, a w szczególności co do lokalnego ruchu osobowego, oraz towarów, posyłanych lub otrzymywanych przez mieszkańców Wolnego Miasta. Polska administracja kolejowa zobowiąże się traktować te potrzeby w ten sam sposób, w jaki traktuje potrzeby swojego własnego ruchu;

VII. Rząd Polski zobowiąże się w pełnej mierze robić użytek z portu gdańskiego, chociażby zostały przez Polskę utworzone na wybrzeżu bałtyckiem w przyszłości inne porty,

VIII. Rząd gdański zobowiąże się zabezpieczyć interesy Polski co do wolnego dostępu do morza po wsze czasy, który jest zresztą zagwarantowany Polsce przez instrukcje, jakie otrzymałem od Rady Ligi Narodów na skutek jej rezolucji z dnia 22 czerwca 1921 r.

IX. Koniecznem jest dla polskiego i gdańskiego Rządów rozważenie na nowo w świetle obecnej decyzji spraw spornych, pozostających w związku z postanowieniami układów, które mają być zawarte na zasadzie art. 22 Konw. polsko-gdańskiej, oraz wypłacenia przez Polskę pewnych sum pieniężnych Gdańskowi w myśl § 2 art. 23 Konwencji. W razie gdyby nie mogło dojść do porozumienia, odwołanie się powinno być zgłoszone do mnie jak najrychlej.

X. Niniejsza decyzja z wyjątkami, wymienionemi w IX, ma być przyjęta przez obydwa Rządy jako interpretacja Konwencji z dnia 9 listopada 1920 we wszystkich sprawach kolejowych tutaj wymienionych i obecnie spornych pomiędzy obydwoma Rządami, z prawem odwołania się do Rady Ligi Narodów".

Przez powyższą decyzję Wysoki Komisarz Ligi Narodów rozstrzygnął spór przedłożony mu przez obie strony wyłącznie w sprawach własności, kontroli, administracji i eksploatacji kolei, położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Stwierdza to sam Wysoki

Komisarz również w pierwszej części swojej decyzji w następujących słowach:

„i Rząd Polski i Rząd Wolnego Miasta Gdańska, nie doszedłszy do porozumienia co do własności, administracji i eksploatacji kolei, znajdujących się na terytorjum W. M. Gdańska, zwróciły się do mnie o decyzję w myśl art. 39 Konwencji z 9 listopada 1920 r."

To też punkty VII i VIII tej decyzji nie mogą posiadać znaczenia *res judicata*, co zgadza się z opinją Trybunału Haskiego, który z okazji sporu w sprawie skrzynek pocztowych, powołując się na p. 2 art. 103 Traktatu Wersalskiego oraz na § 39 Konwencji Paryskiej orzekł:

„Z tych postanowień wynika zupełnie jasno, że funkcje Wysokiego Komisarza mają charakter sądowy i są ograniczone do decydowania spraw przedłożonych przez jedną lub drugą stronę. Wobec tego Wysoki Komisarz nie był upoważniony do decydowania spraw, których strony mu nie przedłożyły i jego decyzja, o ile możności, winna być interpretowana zgodnie z udzielonemi mu atrybucjami".

Również procedura uchwalona przez Radę Ligi Narodów dla sporów polsko-gdańskich, interpretując uprawnienia Wysokiego Komisarza stwierdza w art. II ust. 4, że

„Decyzja Wysokiego Komisarza będzie się rozciągała tylko na sprawy, które zostały mu przedłożone przez wnioski stron".

Z powyższych względów uznać co najwyżej można, że p. VII i VIII decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów jest tylko zaleceniem przyjęcia przez obie strony pewnych zobowiązań, które nie były przedmiotem sporu i nie należą do spraw kolejowych, które ten przedmiot stanowiły. Na taki charakter tych punktów wskazuje również forma „will engage" użyta w obu tych punktach przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów.

Pozostaje więc do zbadania sprawa, jakie znaczenie posiada w danym wypadku umowa polsko-gdańska z dnia 23 września 1921 r., na którą powołuje się Senat Wolnego Miasta. Pierwszy punkt tej umowy brzmi jak następuje:

„Obydwa Rządy zobowiązują się nie apelować przeciw decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku z dnia 15 sierpnia 1921 r., jak również przeciw jego decyzji z dnia 5 września 1921 r., dotyczących kolei żelaznych gdańskich. Rząd Gdański oświadcza, iż cofnął rekurs założony przez niego przeciw decyzji Wysokiego Komisarza z dn. 15 sierpnia 1921 r.".

Jak widzimy, nie użyto tu wyrazu, że strony przyjmują decyzję, lecz tylko że zrzekają się prawa apelacji. W ten sposób uznano moc obowiązującą wydanej przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów

decyzji tylko w tym zakresie, w który moc obowiązująca jej przysługiwała. O ile więc punkty VII i VIII nie stanowią *res judicata*, to również umowa z dnia 23 września 1921 nie nadała im tego charakteru. Stwierdzić też można, że w czasie późniejszym również nie zawarto żadnych układów, któreby stanowiły wykonanie wyżej wspomnianych zaleceń.

Tem mniej więc jest słuszne powołanie się Senatu na decyzję Wysokiego Komisarza z 15 sierpnia 1921, mówiącą zresztą tylko o „pełnem użytkowaniu" portu gdańskiego przez Rząd Polski, jako na dowód posiadania przez Gdańsk monopolu portowego.

Wyżej streszczone stanowisko prawne zajął Rząd Polski w swoich notach z dnia 19 lipca 1930 r. oraz z dnia 11 października 1930 r., które omawiamy w dalszych rozdziałach.

ROZDZIAŁ IV.

Odpowiedź Rządu Polskiego.

Sprawa Gdyni poza dyskusją.

Stanowisko Rządu Polskiego wobec wniosku Senatu Wolnego Miasta Gdańska do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 9 maja 1930 r. określone zostało w nocie do Wysokiego Komisarza z dnia 19 lipca 1930 r.

Wysokiemu Komisarzowi zostało podane do wiadomości zasadnicze stanowisko Rządu, zawarte we wspomnianej nocie, a jednocześnie przesłany został obszerny memorjał gospodarczy oświetlający stronę gospodarczą zagadnienia i odpierający błędne twierdzenia Senatu Wolnego Miasta zawarte w jego wystąpieniu.

Treść noty zasadniczej wystosowanej przez Rząd Polski do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów jest następująca:

,,Panie Wysoki Komisarzu!

,,Zaszedł fakt, że Senat Wolnego Miasta przedłożył Panu wnioski, które sprowadzają się w swoich ostatecznych konsekwencjach do żądania monopolu dla portu gdańskiego w polskim zamorskim obrocie towarowym i ruchu pasażerskim.

,,Senat we wnioskach tych (z wyjątkiem p. 2, który nie ma samodzielnego znaczenia i jest tylko wynikiem żądania postawionego w p. 1) nie dąży do uzyskania od Rządu Polskiego jakichkolwiek kroków, mających na względzie rozwój ruchu portowego w Gdańsku, lecz domaga się ograniczenia gospodarczej działalności narodu polskiego na jego własnem terytorjum i zamknięcia wybrzeża polskiego dla ruchu handlowego.

,,Rząd Polski uważa, że wnioski przedstawione przez Senat W. M. Gdańska nie mogą być przedmiotem sporu między Polską a Wolnem Miastem, a to z tego powodu, że wniosek gdański godzi w niezawisłość i suwerenność polityczną i gospodarczą Państwa Polskiego i w jego prawo do swobodnego rozwoju.

,,Polska uważa nietylko za swoje prawo, ale i za swój obowiązek używać wszystkich instrumentów gospodarczych, które zostały jej

przyznane przez istniejące traktaty dla podniesienia dobrobytu narodu polskiego i gospodarczego współżycia jego z innemi narodami. Ponadto Polska uważa, że obrót zagraniczny wielkiego kraju, o wzrastającem natężeniu życia gospodarczego, wymaga nieraz wykorzystania również i innych możliwości rozwoju, które daje współżycie ekonomiczne z krajami obcemi. Wysunięta przez Wolne Miasto zasada monopolu jedynego portu byłaby sprzeczna z zasadami zdrowej gospodarki nawet wówczas, gdyby chodziło tylko o wyeliminowanie z obrotu towarowego Polski udziału portów obcych.

„Dla uzasadnienia powyższego swego stanowiska oraz z uwagi na lojalny stosunek do Ligi Narodów i Pana Wysokiego Komisarza, Polska — aczkolwiek prawnie nie zobowiązana — skłonna jest udzielić następujących wyjaśnień.

„Wszystkie akty prawne poprzedzające Traktat Wersalski, jak to: mowa Prezydenta Wilsona z 8 stycznia 1918 i nota Aljantów z 16 czerwca 1919, nie pozostawiają żadnych wątpliwości, iż celem utworzenia W. M. Gdańska jakoteż zwrotu Polsce zamieszkałego przez ludność polską wybrzeża bałtyckiego było zapewnienie Polsce wolnego i bezpiecznego dostępu do morza, a przez to zagwarantowanie jej niezależności gospodarczej oraz możności nieskrępowanego rozwoju gospodarczego.

„Traktat Wersalski w art. 104 sprecyzował bliżej wszystkie te prawa, które zostały nadane Polsce w Gdańsku, a konwencja polsko-gdańska rozwinęła i uwypukliła nałożony na Gdańsk i na wspólną polsko-gdańską instytucję, której powierzono zarząd portu, szereg zobowiązań w interesie Polski, mających na celu zapewnienie Polsce dostępu do morza. Rząd Polski powołuje się w szczególności na art. 28 Konwencji, który ustanawia nieograniczone prawo Polski do korzystania z portu i dróg komunikacyjnych w Gdańsku.

„W. M. Gdańsk mylnie przytacza jako podstawę swych roszczeń decyzję gen. Hakinga. Decyzja ta, jak wynika z jej p. X. dotyczyła wyłącznie sporów kolejowych i nie może być uznaną za podstawę podobnie szerokiego ujęcia sprawy. Zresztą decyzja ta, w tym zakresie, w jakim jest obowiązująca dla obu stron, jest lojalnie przez Polskę w całej swej rozciągłości wykonywana.

„Zaprzeczając jakimkolwiek zobowiązaniom, ograniczającym niezależność gospodarczą i swobodę rozwoju własnego państwa, Rząd Polski przywiązuje jednakowoż jak największą wagę do rozwoju portu gdańskiego, uważając go za jeden z najważniejszych czynników swej polityki gospodarczej. W solidarności gospodarczej Polski i W. M. Gdańska leży najlepsza rękojmia dobrobytu W. Miasta i rozkwitu jego portu.

„W łączności z Polską port gdański i życie gospodarcze gdańskie doznały już dotychczas znacznego rozwoju, rokującego wielką i najlepszą przyszłość. O tych tendencjach rozwojowych świadczy załączony do niniejszego pisma aneks.

„Zechce Pan, Panie Wysoki Komisarzu, przyjąć wyrazy mego wysokiego poważania.

(—) Dr. Henryk Strasburger
Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku".

Memorjał polski. Memorjał gospodarczy dołączony do noty zasadniczej Rządu Polskiego stwierdza na wstępie, że pismo Senatu Wolnego Miasta Gdańska z dnia 9 maja 1930 r. zawiera szereg danych z dziedziny gospodarczej, mających uzasadnić zawarte w niem wnioski Senatu.

Dane te zawierają następujące twierdzenia:

1. Port gdański posiadał przed wojną idealnie wyrównany bilans obrotu handlowego, składającego się z wysokowartościowych towarów, których handel i przeładunek znajdowały się w rękach gdańskiego kupiectwa. Urządzenia portowe w Gdańsku były dopasowane do tego obrotu i mogły bez trudu obrót towarowy w porcie gdańskim pokonać.

2. W latach powojennych znaczenie gdańskiego portu, jako portu handlowego, zmalało do znaczenia portu ekspedycyjnego. Czterokrotne zwiększenie się obrotów w porcie spowodowane zostało znacznem zwiększeniem się obrotu małowartościowemi towarami, a w szczególności węglem.

3. Utworzenie Wolnego Miasta Gdańska miało odpowiadać interesom gospodarczym ludności gdańskiej i miało przyczynić się w „najwyższym stopniu" do rozwoju dobrobytu Gdańska. Senat twierdzi, że te nadzieje nie ziściły się. Harmonja, jaką tworzył gdański handel i port gdański, została w latach powojennych zniweczona. Handel towarami przechodzącemi przez port gdański jest dokonywany poza Gdańskiem. Przeładunek tych towarów wymagał kosztownych i ryzykownych inwestycyj, a osiągana stąd korzyść nie wyrównywa w żadnym stopniu strat, wynikających z odpadnięcia w Gdańsku obrotu innemi towarami. Nie kwestjonując liczbowego rozwoju obrotu w porcie, Senat Wolnego Miasta twierdzi jednak, że wzrost tego obrotu nie wpłynął na rozwój dobrobytu gospodarczego w Gdańsku w porównaniu ze stanem przedwojennym. Sprawa przedstawia się wręcz przeciwnie.

4. Strony ujemne, jakie powstały dla Gdańska po wojnie, zaostrzyły się w ostatnich czasach katastrofalnie zarówno dla handlu jak i dla całego gdańskiego życia gospodarczego. Zagraża to jakoby podstawom egzystencji Wolnego Miasta. Przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać w tem że:

a) Polska nie rozbudowuje prowadzących do Gdańska kolei oraz dróg wodnych,

b) Polska niedostatecznie popiera rozbudowę portu gdańskiego,

c) tuż obok Gdańska Polska buduje własny port w Gdyni i popiera obrót tego portu wszelkiemi środkami, przez co znaczna część polkiego handlu omija Gdańsk.

5. W konkluzji Senat Wolnego Miasta wysuwa tezę, że Wolnemu Miastu Gdańskowi przysługuje wobec Polski monopol w dziedzinie polskiego obrotu zamorskiego: importowego, eksportowego i tranzytowego, tak pasażerskiego jak i tcwarowego.

Polski memorjał gospodarczy stwierdza, że Senat Wolnego Miasta nie podaje w uzasadnieniu swoich wniosków żadnych dowodów, które potwierdzałyby słuszność twierdzeń streszczonych w wyżej podanych punktach, oraz że całą swą argumentację ogranicza wyłącznie do sprawy, jakoby przyczyną rzekomych trudności gospodarczych w Gdańsku i rzekomego upadku portu gdańskiego jest budowa portu w Gdyni oraz polityka gospodarcza Rządu Polskiego, popierająca rozwój tego portu.

Według słów polskiego memorjału, ta argumentacja i wszelkie dowody cyfrowe podane przez Senat oparte są na zgóry powziętem, zdaniem Rządu Polskiego — mylnem założeniu o monopolu portu gdańskiego w dziedzinie polskiego ruchu zamorskiego, co daje nietylko obraz jaskrawo jednostronny, lecz doprowadza do zupełnie błędnych wniosków, nieodpowiadających rzeczywistości. Z tego względu, aby otrzymać istotny obraz dzisiejszego stanu rzeczy w porcie gdańskim, konieczne jest nieco obszerniejsze rozpatrzenie wszystkich zagadnień zawartych na wstępie we wniosku Senatu, a zupełnie pominiętych w części I. gdańskiego uzasadnienia.

Dalszy ciąg polskiego memorjału gospodarczego omawia bardzo szczegółowo wszystkie twierdzenia Senatu gdańskiego z dziedziny gospodarczej.

Memorjał podzielony został na 4 rozdziały, z których pierwszy omawia szczegółowo położenie portu gdańskiego w latach przedwojennych, drugi zawiera analizę sytuacji portu gdańskiego w latach od 1919—1929 i przeprowadza porównanie z r. 1913, trzeci analizuje położenie gospodarcze Gdańska i jego handlu w latach powojennych, czwarty zaś zajmuje się zarzutami Senatu W. Miasta Gdańska dotyczącemi budowy kolei, dróg wodnych, portu gdańskiego i wreszcie wpływu polskiej polityki morskiej na sytuację portu gdańskiego.

Wyżej wyliczone 4 części memorjału podajemy dalej w brzmieniu dosłownem w rozdziale V.

ROZDZIAŁ V.

Polski memorjał gospodarczy.

1. PORT GDAŃSKI PRZED WOJNĄ.

Upadek Gdańska po rozbiorach.

Opis stanu przedwojennego w porcie gdańskim, jaki podaje Senat W. Miasta mógłby doprowadzić do wniosku, że port gdański do r. 1914 znajdował się w pełni swego rozkwitu i posiadał znakomite widoki dalszego rozwoju. Możnaby wnioskować, że polityka Niemiec sprzyjała temu rozwojowi, co oczywiście musiałoby się wyrazić w konkretnych zarządzeniach tego Rządu w odniesieniu do portu gdańskiego lub też co najmniej w należytem uwzględnieniu interesów tego portu w szczególności w dziedzinie komunikacyjnej, transportowej, celnej i t. p. Ze słów Senatu należałoby wnioskować, że wszelkie bez wyjątku towary przechodzące przed wojną przez port gdański dawały zatrudnienie gdańskiemu kupiectwu nietylko jako spedytorowi, lecz jednocześnie jako kupcowi samoistnemu, zajmującemu się kupnem i sprzedażą tych towarów. Wreszcie ze słów Senatu W. Miasta należałoby przypuszczać, że urządzenia portowe w Gdańsku stały na należytej wyżynie i dzięki swej nowoczesności mogły bez trudu i gładko umożliwiać przeładunek towarów w porcie gdańskim.

Tego rodzaju przypuszczenie ani trochę nie odpowiadałoby istotnemu stanowi rzeczy w latach przedwojennych. Port gdański przed wojną był portem o zupełnie lokalnem znaczeniu i bardzo szczupłym zasięgu handlowym. Rozwój jego był bardzo powolny i bardzo wyraźnie ustępujący rozwojowi sąsiednich niemieckich portów konkurencyjnych. Polityka Niemiec nietylko, że nie sprzyjała rozwojowi tego portu, lecz niemal bezustannie przejawiała się w postaci posunięć idących wyłącznie na korzyść portów Hamburga, Szczecina lub Królewca, a na niekorzyść portu gdańskiego. Bynaj-

mniej też nie stanowiły towary przechodzące przez port gdański objektu gdańskiego handlu, gdyż znaczna część tych towarów przechodziła wyłącznie tylko jako towar ekspedycyjny, bez jakiegokolwiek udziału gdańskiego kupca. Wreszcie sprawa urządzeń portowych wcale nie przedstawiała się pomyślnie, gdyż urządzenia te były zupełnie przestarzałe i dotkliwie ustępujące urządzeniom portowym konkurencyjnych portów niemieckich.

Aby twierdzeń tych nie stawiać gołosłownie, poprzemy je najbardziej charakterystycznemi faktami, a w szczególności świadectwem samego kupiectwa gdańskiego, które, jako zainteresowane, najbardziej odczuwało istniejące wówczas bolączki gdańskiego życia gospodarczego, czemu też dawało wyraz w oficjalnych publikacjach. W szczególności posługiwać się tu będziemy corocznemi sprawozdaniami Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego (Berichte des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig), dotyczącemi położenia gospodarczego gdańskiego handlu, przemysłu i żeglugi. Pobieżne chociażby przejrzenie tych sprawozdań daje odrazu cały szereg materjałów, wykazujących, że stan rzeczy zobrazowany przez Senat W. Miasta daleko odbiega od rzeczywistości. Ograniczymy się tu do najbardziej charakterystycznych przykładów.

Zmiany granic politycznych, jakie nastąpiły po rozbiorach Rzeczypospolitej Polskiej, odebrały Gdańskowi charakter portu o znaczeniu światowem, jakie posiadał przez długie wieki. Obszar ciążenia ku temu portowi zmniejszył się wskutek ustanowienia barjer celnych wzdłuż granic politycznych i skierowania obrotu towarowego ziem polskich na inne drogi, z pominięciem Gdańska. Odczuwa to kupiectwo gdańskie pisząc w r. 1910 w swem sprawozdaniu na str. 3:

„Życie gospodarcze znajduje się u nas w daleko trudniejszych warunkach (niż na zachodzie). Położony zdala od głównych światowych dróg komunikacyjnych, odcięty wysokiemi murami celnemi od naturalnych rynków zbytu, musi Wschód przy sprzedaży swych wytworów oraz przy sprowadzaniu potrzebnych mu towarów liczyć się z dużemi odległościami, wobec czego wymaga najbardziej pieczołowitego traktowania jego warunków gospodarczych, a w szczególności komunikacyjnych".

To specjalne wskazanie na sprawę stosunków komunikacyjnych posiadało swoje bardzo poważne uzasadnienie. Polityka kolejowa Prus wzgl. Rzeszy Niemieckiej nie liczyła się bowiem z interesami gospodarczemi portu gdańskiego. Port w Hamburgu otrzymał połączenie kolejowe z Berlinem w r. 1846. W tym samym roku połączono Szczecin ze Śląskiem, przez co port ten uzyskał znaczne ładunki

importowe i eksportowe. Królewiec połączono z Berlinem w r. 1857. Przez cały ten czas Gdańsk nie posiadał żadnego połączenia kolejowego ze swym obszarem ciążenia, a nawet został zupełnie pominięty przy budowie linji kolejowej Berlin—Królewiec. Dopiero po długotrwałych staraniach Gdańsk otrzymuje boczne połączenie z Tczewem. Zbudowana w r. 1870 linja Szczecin—Koszalin—Wejherowo—Gdańsk była bardziej korzystna dla Szczecina, gdyż tylko ostatni odcinek od Wejherowa sprzyjał dowozowi towarów do Gdańska. W r. 1873 zbudowano drugą linję, łączącą Berlin z Królewcem przez Piłę—Chojnice—Tczew. W tym samym roku połączono Królewiec z byłem Królestwem Kongresowem przez Grajewo. W r. 1874 zbudowano linję kolejową, łączącą Toruń z Insterburgiem, a więc przecinającą obszary, które dotąd ciążyły ku Gdańskowi. Dopiero w r. 1877, po blisko 20-letniem staraniu się kupiectwa gdańskiego, oddano do użytku połączenie kolejowe z Malborga do Mławy, skąd oddawna istniało połączenie kolejowe z Warszawą, niedostępne dotychczas dla Gdańska.

Również budowa linij kolejowych przez Rosję, zwłaszcza w byłem Królestwie Kongresowem, nie liczyła się z interesami portu gdańskiego.

Podobnie przedstawiała się sprawa pod względem połączeń wodnych śródlądowych. Nieuregulowana Wisła straciła swe poprzednie znaczenie komunikacyjne. Budowa kanału bydgoskiego odciągnęła bardzo znaczną część obrotu towarowego do portu w Szczecinie. Port ten posiadał również doskonałe połączenia wodne, sięgające aż ku Górnemu Śląskowi, co dawało mu znaczną przewagę nad Gdańskiem.

Wroga polityka taryfowa.

Polityka taryf kolejowych prowadzona była przez Niemcy w ten sposób, aby ładunki biegły jak najdalej na zachód i korzystały z jak największej odległości obsługiwanej przez koleje niemieckie. Wynikający stąd układ taryf kolejowych bardziej jeszcze dawał odczuwać Gdańskowi konkurencję innych portów, uprzywilejowanych pod względem rozbudowy sieci komunikacyjnej.

Ta polityka Niemiec trwała aż do ostatniej chwili, t. j. aż do r. 1914. Wskazuje na to cały szereg sprawozdań Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego, powtarzających ciągle, że konkurencja portów niemieckich, dzięki uprzywilejowaniu pod względem komunikacyjnym, coraz bardziej odciąga ładunki od Gdańska. W r. 1900 (str. 102) czytamy:

„Ruch towarowy na Hamburg rośnie potężnie, co ma tem większe znaczenie, że w tym samym stopniu wzrasta wodny ruch śródlądowy pomiędzy

Hamburgiem a południem naszego obszaru ciążenia (włącznie z Bydgoszczą i Kujawami); również część ruchu towarowego pomiędzy Hamburgiem i Polską musi już teraz odstąpić Gdańsk na rzecz ruchu wodnego śródlądowego".

W r. 1902 czytamy (str. 6):

,,W obrocie z prowincją daje się z każdym rokiem coraz bardziej odczuwać silniejsza pozycja Hamburga. Bydgoszcz i miejscowości nad górnym biegiem niemieckiej Wisły, które dawniej sprowadzały towary przez Gdańsk, coraz częściej sprowadzają je przez Hamburg oraz drogami wodnemi Marchji".

W r. 1904 możemy znaleźć następujące stwierdzenie (str. 81):

,,Prócz tego musi Gdańsk ustąpić dużą część obrotu towarowego Szczecinowi od czasu kiedy zbudowana została nowa linja kolejowa z Kalisza do Pabjanic i Łodzi".

W r. 1911 na str. 78 znajdujemy:

,,Z naszych życzeń co do nowych linij kolejowych w Polsce żadne się nie spełnia; tymczasem nowa linja Herby—Kielce znów odrywa część interesów na rzecz naszego zachodniego rywala — Szczecina".

Wreszcie w r. 1913 na str. 21 i 22 czytamy następujące skargi:

,,Urząd Starszych Kupiectwa w Szczecinie zwrócił się do Pana Ministra Robót Publicznych z wnioskiem o rozszerzenie na Szczecin różnych taryf wyjątkowych istniejących w holendersko-niemiecko-rosyjskiej taryfie granicznej, w szczególności chodzi tu o żelazne i stalowe wyroby wszelkiego rodzaju, ryż i łój.... Uwzględnienie wniosku Szczecina pociągnęłoby za sobą wyłączenie Gdańska z ruchu towarowego do Łodzi na rzecz Szczecina.... Aby te dysproporcje wyrównać prosiliśmy o wprowadzenie dla obu portów taryf normalnych jednostkowych, a gdy to odrzucono, prosiliśmy dalej, aby przynajmniej wszystkie taryfy szczecińskie zostały zastosowane do Gdańska. Również i ten wniosek nie został przyjęty. Z powodu takiego zakończenia sprawy wyrażamy najgłębszy żal.... To włamanie się Szczecina do obszaru należnego nam z naszego położenia geograficznego (Łódź i Warszawa), będziemy musieli gorzko odczuwać, zwłaszcza, że Szczecin i tak jest daleko lepiej położony w stosunku do swego obszaru ciążenia, niż Gdańsk. Wszak Szczecin opanował cały obrót z Pomeranią, Brandenburgją, Poznańskiem i Śląskiem oraz obrót z Polską, gdzie jest korzystniej położony, gdy chodzi o połączenia Sosnowiec—Herby i Skalmierzyce, podczas gdy obszar ciążenia Gdańska w kraju obejmuje tylko Prusy Zachodnie i małą część Prus Wschodnich, a w Polsce, po porwaniu przez Szczecin obrotu z Łodzią — tylko okręg Warszawski. Jeśli Szczecin zdobędzie również i ten okręg dzięki zwalczanym przez nas ulgom taryfowym, wówczas Gdańsk straci obszar działania, który bezwarunkowo winien być zastrzeżony Gdańskowi, jeśli nie ma otrzymać ciosu, równającego się zniszczeniu".

Charakter ekspedytorski handlu.

Bynajmniej też nie odpowiada rzeczywistości, jakoby przed wojną całkowity obrót towarowy w porcie gdańskim przechodził przez ręce gdańskiego handlu. Przeciwnie, bardzo znaczna część obrotu towarowego przechodziła wyłącznie tylko jako towar ekspedycyjny. Dotyczy to zarówno przywozu jak i wywozu, a należały do nich: nawozy

sztuczne, surowe żelazo, wyroby z żelaza, cement, skóry surowe, maszyny, rudy żelazne, kamienie, wyroby kamionkowe, żywice, łój, ryż, korzenie, cykorja, cały szereg towarów chemicznych, mąka kartoflana i t. p. towary. Sprawozdanie Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego o położeniu gdańskiego handlu, rzemiosła i żeglugi w r. 1913, w części II (statystyka) stwierdza, że z pośród towarów, które wyłącznie lub też w dużej części przechodzą przez port Gdański jako towar ekspedycyjny, przywieziono morzem m. i następujące towary (patrz tabl. 5).

Tablica 5. Towary ekspedycyjne w przywozie.

w tonach

Wyszczególnienie	1913	1912	1911
1. Nawozy sztuczne	147 203	111 020	118 477
2. Surówka żelazna	7 061	18 651	5 128
3. Żelazo obrobione i wyroby żelazne	30 714	36 501	24 667
4. Cement	33 322	24 002	25 880
5. Farby ziemiste	166	78	331
6. Glinki porcelanowe . . .	3	232	230
7. Surowe skóry wołowe .	12 822	7 372	8 670
8. Maszyny, kotły i środki lokomocji	9 247	7 830	5 896
9. Miedź surowa	491	603	807
10. Rudy żelazne	163 497	161 454	129 541
11. Kamienie surowe lub ciosane	58 752	46 340	43 228
12. Cegły szamotowe, cegły, rury kamionkowe . . .	2 387	1 885	1 803
13. Żywice	9 257	6 253	6 160
14. Łój	3 145	2 740	2 841
15. Ryż	13 682	12 129	11 894
16. Korzenie	1 020	788	830
17. Cykorja palona lub mielona	1 515	2 468	2 297

Źródło: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1913, II. Teil, Statistik (st. 53).

Przywieziono przez port Gdański morzem obrobionego żelaza i wyrobów z żelaza, również w dużej części jako towar ekspedycyjny (patrz tabl. 6).

Tablica 6. Przywóz żelaza.
w tonach

Skąd	1913	1912	1911
Ze Szczecina	112	308	521
Z innych niemieckich portów bałtyckich	146	366	494
Z niemieckich portów Morza Północnego	2 850	1 022	388
Z Nadrenji	20 905	31 602	21 472
Z portów holenderskich i belgijskich	5 372	645	206
Z Wielkiej Brytanji	1 255	2 486	1 562
Z innych portów	74	78	26
Razem . . .	30 714	36 507	24 669

Źródło: loco citato str. 55.

Przywiezione morzem skóry surowe stanowiły w większej części towar ekspedycyjny przeznaczony dla Polski i Rosji. Według danych kolejowych wysłano tam drogą kolejową (skór, futer i skór wyprawionych) w r. 1913 — 7 263 ton, w r. 1912 — 5 645 ton, w r. 1911 — 7 548 ton, w r. 1910 — 6 256 ton.

Co się tyczy ładunków wywozowych, posiadających większe znaczenie dla naszych przedsiębiorstw ekspedycyjnych, wysłano z Gdańska morzem następujące towary (patrz tabl. 7).

Tablica 7. Towary ekspedycyjne w wywozie.
w tonach

Dokąd	1913	1912	1911
Do Szczecina	245	214	200
„ innych niemieckich portów bałtyckich	91	34	57
„ niemieckich portów Morza Północnego	799	905	515
„ Nadrenji	981	1 897	6 255
„ Danji	1 686	1 577	1 219
„ Wielkiej Brytanji . . .	861	1 234	1 125
„ Holandji	1 413	1 370	548
„ Belgji	827	380	228
„ Francji	—	648	395
„ Innych krajów	231	47	100
Razem . . .	7 134	8 306	10 642

Źródło: loco citato str. 56.

W szczególności dane co do wywozu melasy podaje tabl. 8.

Tablica 8. Ekspedycja melasy
w tonach

Dokąd	1913	1912	1911
Do Szczecina	65	104	—
,, innych niemieckich portów bałtyckich	1 171	1 708	2 301
,, Hamburga	1 617	56	57
,, Bremy	379	287	598
,, Szwecji i Norwegji . . .	5 117	3 881	2 811
,, Danji	—	152	8 082
,, Wielkiej Brytanji . . .	2 390	2 273	2 549
,, Holandji i Belgji	—	—	1 175
,, Francji	—	686	1 186
,, Nadrenji	—	2 049	—
Razem . . .	10 739	11 196	18 759

Loco citato str. 57.

Ruch okrętowy z ładunkami ekspedycyjnemi wynosił: w ,,Seepackhof" w Gdańsku parowców morskich:

Rok	Kwartały I	II	III	IV	Razem
1913	131	123	127	117	498
1912	105	129	121	123	478
1911	121	135	122	123	501

przy bocznicach portowych w Nowym Porcie.

Statki parowe na linjach stałych z maszynami, skórami, chemikaljami i drobnicą różnego rodzaju:

Rok	I	II	III	IV	Razem
1913	53	55	53	38	199[1])
1912	37	46	76	32	191[2])
1911	44	64	72	42	222[3])

[1]) Prócz tego parowców wzgl. żaglowców: 4 z garbnikami Quebracho, 1 z drzewem niebieskiem, 20 parowców-cystern z naftą, 1 z siarką, 1 z saletrą, 1 z kwarcem.

[2]) Prócz tego 2 żaglowce z Quebracho, 3 żaglowce z drzewem niebieskiem, 1 żaglowiec z kaoliną, 1 żaglowiec z Chiną Clay, 25 parowców-cystern z naftą, 1 żaglowiec z siarką, 1 żaglowiec z korą drzewną, 2 żaglowce z saletrą i 1 żaglowiec z kwarcem.

[3]) Prócz tego 6 żaglowców z Quebracho, 1 żaglowiec z drzewem niebieskiem, 1 żaglowiec z kaoliną, 3 żaglowce z solą, 1 żaglowiec z Chiną Clay, 5 parowców z surowem żelazem, 24 parowce-cysterny z naftą i 1 żaglowiec z towarem różnym.

Wzrost obrotu towarowego w gdańskim porcie w latach przedwojennych należy przeważnie przypisać przybywaniu towarów ekspedycyjnych. W r. 1906 Urząd Starszych na str. 74 pisze:

„Nasz przywóz towarowy wzrósł z 603 023 ton w r. 1895 do 972 595 ton w r. 1905 i przeważnie są to ładunki spedycyjne, które dały ten wzrost".

Że towary przychodzące przez port gdański w znacznym stopniu zatrudniały tylko ekspedytorów, świadczy również okoliczność, że handel gdański wyłączony był z tranzakcyj handlowych nawet tego rodzaju towarami, jak np. drzewo. Pisze o tem Urząd Starszych w r. 1911 na str. 47, dodając:

„Oczywiście cierpią z tego powodu niektóre istniejące przedsiębiorstwa i również w Gdańsku można wykazać jako skutek zlikwidowanie większej liczby firm".

W r. 1913 na str. 66 czytamy:

„Wyłączenie pośrednika postępuje dalej i duże niemieckie przedsiębiorstwa, które mają swą siedzibę w Berlinie, w Gdańsku zaś swe filje, kupują w Rosji i w Galicji gotowe drewno lub też całe lasy na własny rachunek i same je spławiają, aby następnie wywieźć je samemu przez Gdańsk. Wskutek tego liczba pośredników w handlu drzewem stale silnie się zmniejsza, jak również liczba eksporterów, gdyż walka konkurencyjna przeciw bezpośredniemu zakupowi w kraju lub przeciw eksploatacji drzewa we własnych lasach staje się coraz trudniejsza".

Przestarzałe urządzenia portowe.

Nie odpowiada też rzeczywistości, jakoby urządzenia portowe w Gdańsku stały na wysokości zadania. Urządzenia mechaniczne były przestarzałe i w bardzo niewielkiej ilości. Przeładunek odbywał się w sposób zupełnie prymitywny i głównie przy pomocy pracy fizycznej. Modernizacja urządzeń przeładunkowych postępowała bardzo powoli i nie dotrzymywała kroku modernizacji portów konkurencyjnych. W r. 1899 Urząd Starszych na str. 84 pisząc o rozwoju ruchu ekspedycyjnego (Speditionsgeschäft), jednocześnie dodaje:

„Im pomyślniej się ten ruch rozwija, tem dokuczliwiej dają się we znaki nieporządki, wskutek których ten ruch cierpi: brak nowoczesnych urządzeń przeładunkowych w porcie".

W r. 1900 na str. 102 znajdujemy powtórzenie tych żali:

„..... jeśli jednak nie zazdrościmy sąsiednim portom, Królewcowi i Szczecinowi, dokonanych tam ulepszeń ich urządzeń portowych, to jednak port nasz Gdańsk — Nowy Port, tak obdarzony przez warunki naturalne mógłby bronić się przed konkurencją tylko wówczas, gdyby został dostatecznie wyposażony w automatyczne żórawie".

W r. 1907 znów czytamy na str. 92:

„Nasz port nie może pozostać nadal konkurencyjnym, o ile nie zostanie bardziej wyposażony w żórawie elektryczne... Kanał portowy w Nowym Porcie oraz dworzec Wiślany nie mają takich żórawi i wobec tego nie są nowoczesnemi urządzeniami komunikacyjnemi".

Nie kończą się na tem żale gdańskiego kupiectwa. Znajdujemy je również w całym szeregu innych dziedzin, jak np. w dziedzinie cła, administracji kolejowej i t. p. Szczególnie silne utyskiwania spotyka się na brak wagonów kolejowych, który powtarza się z roku na rok. Dla przykładu przytoczymy kilka wyjątków z publikacyj Urzędu Starszych z tej dziedziny. W r. 1905 na str. 13 czytamy:

,,Również co do braku wagonów w kraju otrzymywaliśmy przez cały rok najżywsze skargi. Niezwłocznie przedłożyliśmy je z usilnem poparciem właściwym władzom, niestety, nie zawsze z pożądanym rezultatem... Podawano nam wypadki, gdzie poszczególne firmy nie otrzymały nawet 25% zażądanych wagonów".

Nie zmienił się stan rzeczy również w późniejszych latach, gdzie np. w r. 1909 Urząd Starszych pisze:

,,Inną wciąż powtarzającą się skargę musimy tu również zanotować; jest to skarga na już chroniczny brak wagonów podczas miesięcy jesiennych, co grozi wyrosnąć do rozmiarów wprost nieznośnej klęski".

Wszystko wyżej powiedziane dostatecznie charakteryzuje stan rzeczy w porcie gdańskim w latach przedwojennych. Gdańsk odcięty od swego naturalnego obszaru ciążenia, zaniedbywany przez politykę gospodarczą Niemiec, jako port, na rzecz niemieckich portów konkurencyjnych, zwężony w sferze swoich zainteresowań do najbliżej położonych obszarów, a poza tem np. w dziedzinie eksportu również do kilku zaledwie towarów, gdzie 98% wywozu stanowiło zboże, drzewo i cukier, a 2% wszelkie inne towary, przekształcany stopniowo w miasto urzędniczo-wojskowe nie znajdował się bynajmniej w tem idealnem położeniu, o jakiem wnioskowaćby można z noty Senatu W. Miasta Gdańska.

2. ROZWÓJ PORTU GDAŃSKIEGO W LATACH 1919—1920.

Wpływ obszaru gospodarczego.

Sytuacja portu gdańskiego zmieniła się w sposób zupełnie zasadniczy z chwilą włączenia Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego. Włączenie to nastąpiło w chwili, kiedy Polska, wskutek długich lat wojny, znajdowała się w zupełnej ruinie i musiała budować odnowa po półtorawiekowej niewoli, nietylko swoją państwowość, ale wszelkie dziedziny życia gospodarczego wśród okoliczności jak najmniej sprzyjających. Dezorganizacja powszechna stosunków ekonomicznych panowała wówczas we wszystkich krajach jako skutek wojny światowej.

Mimo to już od pierwszej chwili dała się odczuć zmiana sytuacji w jakiej znalazł się port gdański, stając się dojściem do morza dla olbrzymiego obszaru gospodarczego, posiadającego wielkie możliwości

Tablica 9. Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Rok	Przypłynęło		Odpłynęło	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
1911	2 732	970 315	2 739	975 209
1912	2 992	970 653	2 974	993 152
1913	2 910	924 837	2 855	936 854
1919	1 435	535 496	1 413	567 099
1920	1 951	987 740	1 935	979 860
1921	2 632	1 568 336	2 623	1 603 713
1922	2 712	1 423 129	2 697	1 428 820
1923	2 930	1 722 927	2 856	1 689 255
1924	3 312	1 635 010	3 330	1 648 023
1925	3 986	1 869 979	3 958	1 864 182
1926	5 967	3 432 480	5 863	3 395 840
1927	6 950	3 899 854	6 942	3 952 577
1928[1])	6 198	4 045 240	6 183	4 026 596
1929[1])	5 396	3 892 362	5 432	3 917 890

[1]) Bez żeglugi przybrzeżnej w zatoce Gdańskiej.
Źródło: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig.

Tablica 10. Przeciętny tonaż statków w porcie gdańskim.

Rok	Statków przychodzących	Statków odchodzących
1911	355,16	356,08
1912	334,42	334,00
1924	493,66	494,90
1925	469,14	470,97
1926	575,24	561,10
1927	561,13	569,49
1928	652,67	651,24
1929	721,34	721,26

Źródło: Dane Rady Portu i Dróg Wodnych.

rozwoju i niespożyte siły potencjalne. Barjery celne, jakie oddzielały port gdański od ziem polskich, upadły po wojnie. Tak dotkliwie odczuwana przedtem konkurencja portów niemieckich, popieranych przez politykę rządu niemieckiego, przestała być w takim stopniu groźna. Wraz z odradzaniem się Polski następowało również odradzanie się portu gdańskiego. Port ten stopniowo zaczął zajmować takie stanowisko wśród innych portów europejskich, jakie wywalczać zaczęła sobie Polska wśród innych krajów Europy. To też od pierwszej chwili port gdański stał się portem o znaczeniu światowem. Z roli portu upośledzonego wśród portów niemieckich wyrósł Gdańsk do roli jednego z węzłów, łączących państwo polskie z innemi krajami nadmorskiemi. Zaczyna się stopniowy rozrost portu gdańskiego, przejawiający się w stałem zwiększaniu ruchu towarowego (patrz tabl. 9),

któremu towarzyszy wzrost tonażu przeciętnego statków zawijających do tego portu (patrz tabl. 10) oraz wzrost ilości bander przez nie reprezentowanych (patrz tabl. 11). Również zwiększa się obrót

Tablica 11. Udział procentowy poszczególnych bander w porcie gdańskim.

	1929	1928	1927	1926	1925	1912
Anglja	6,97	10,31	10,39	9,69	15,76	8,48
Austrja	0,07	0,05	0,07	0,01	0,01	—
Belgja	0,26	0,13	0,12	0,15	0,02	0,13
Brazylja	—	—	0,01	—	—	—
Czechosłowacja	0,11	0,13	0,01	—	—	—
Chile	—	0,05	—	—	—	—
Danja	18,35	18,29	18,12	20,26	16,56	6,09
Estonja	0,74	0,57	0,38	0,30	0,35	—
Finlandja	2,92	2,65	1,59	1,32	0,64	—
Francja	1,02	2,60	2,61	2,38	3,29	0,29
Gdańsk	1,71	1,37	3,32	3,00	5,89	—
Grecja	3,03	1,65	0,28	—	—	—
Hiszpanja	0,04	0,18	0,11	0,11	0,44	—
Holandja	1,73	1,80	0,95	1,09	1,16	3,60
Islandja	—	0,01	—	—	0,01	—
Italja	1,70	1,35	1,37	1,20	0,51	0,20
Japonja	0,13	—	0,10	—	0,23	—
Jugosławja	0,35	0,39	0,21	—	0,03	—
Litwa	0,48	0,24	0,08	0,13	0,26	—
Łotwa	5,09	5,83	4,07	3,05	1,75	—
Niemcy	23,41	26,12	24,99	26,46	33,33	53,40
Norwegja	6,34	6,43	6,04	6,17	5,71	13,84
Panama	0,16	0,06	—	—	0,12	—
Polska	5,90	2,61	3,68	1,21	1,33	—
Portugalja	—	0,09	0,07	—	—	—
Rosja	0,03	0,04	0,19	0,24	0,13	2,02
Rumunja	0,01	0,01	0,01	—	—	—
Stany Zj. Am. P.	0,81	0,51	0,33	0,37	2,32	0,09
Szwecja	18,53	16,33	20,87	22,38	10,15	11,26
Turcja	—	—	0,01	0,08	—	—

Źródło: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig.

towarowy w tym porcie (patrz tabl. 12), wykazując stopniową ewolucję, spowodowaną dostosowywaniem się obrotu portowego w Gdańsku do potrzeb i możliwości polskiego życia gospodarczego. Rok 1919 był dopiero zaczątkiem powojennego dźwigania się życia gospodarczego Polski z zupełnego bezładu i ruiny, wobec czego również ruch towarowy w porcie gdańskim był bardzo nieznaczny. Następne lata również znajdowały się całkowicie pod wpływem skutków wojny,

co jednak wyraziło się w dość dużym wzroście obrotu towarowego w porcie, gdyż przez Gdańsk przywieziono wówczas duże ilości wszelkiego rodzaju artykułów pierwszej potrzeby, w celu pokrycia zupełnego braku towarów na rynku wewnętrznym. W r. 1922 ten nienormalny przywóz ustał, i port zaczął wykazywać spokojny odtąd rozwój w przywozie towarów.

Tablica 12. Obrót towarowy w porcie gdańskim.

	Rok	Przywóz ton	Wywóz ton	Ogółem ton
	1911	1 039 701	1 203 795	2 243 496
	1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
	1913	1 233 630	878 471	2 112 101
	1919	174 000	72 235	246 235
	1920	1 700 000	138 246	1 838 246
	1921	1 026 420	378 952	1 405 372
	1922	466 287	504 411	970 698
	1923	654 929	1 062 864	1 717 793
	1924	738 072	1 636 485	2 374 557
	1925	690 779	2 031 969	2 722 748
	1926	640 696	5 659 605	6 300 301
	1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
	1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
	1929	1 792 951	6 766 700	8 559 651
Styczeń—sierpień . .	1930	719 099	4 546 202	5 265 301

Źródło: Dane Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Wywóz przez port gdański wykazywał rozwój normalny od samego początku. Do portu powrócił istniejący już przed wojną wywóz drzewa; w mniejszym stopniu daje się to stwierdzić w stosunku do wywozu zboża i cukru, wskutek odpadnięcia znacznych ilości wspomnianych towarów, które przechodziły przez Gdańsk z Rosji przedwojennej (patrz tabl. 13).

Wywóz cukru rosyjskiego przez port gdański w latach 1911—1913 w tonach przedstawiał się jak następuje[1]: załadowanie w 1911 r. — 192 329, w 1912 — 241 120, w 1913 — 38 605. Wywóz ogólny w 1911 r. — 466 142, w 1912 — 430 838, w 1913 — 226 784.

Ponadto przybył tu już od pierwszych lat nowy artykuł wywozowy w postaci przetworów ropy naftowej.

W przywozie, jak i przed wojną, duże znaczenie miały artykuły kolonjalne, nawozy sztuczne i chemikalja.

[1] Źródło: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig im Jahre 1913, II. Teil, str. 25 i 97, oraz 1912, II. Teil, str. 25 i 89.

W następnych latach wywóz drzewa zaczął wzrastać bardzo szybko, co spowodowało, że ogólny wywóz znacznie przekroczył ogólną liczbę przywozu. Nierównowaga obrotu towarowego w porcie gdańskim wzmogła się bardziej jeszcze, kiedy w r. 1925 przybył nowy ładunek eksportowy w postaci węgla, który wskutek zatargu gospodarczego z Niemcami uzyskał nowe rynki zbytu w krajach zamorskich. Wzrost wywozu drzewa oraz przybycie nowego towaru eksportowego w postaci węgla zdecydowały o tem, że port gdański stał się przedewszystkiem portem wywozowym, w którym trudno byłoby, przynajmniej doraźnie, doprowadzić do równowagi pomiędzy przywozem a wywozem. Zauważyć ponadto trzeba, że poza wyżej wymienionemi towarami przybył w eksporcie również cement i wyroby metalowe.

Tablica 13. Dowóz zbóż do portu gdańskiego z zagranicy w latach 1911—1913 w tonach.

Dowóz	1911	1912	1913
Ze stacyj polskich	12 265	29 714	4 868
Ze stacyj rosyjskich	94 250	116 094	45 570
Ze stacyj galicyjskich i rumuńskich	1 703	556	273
Wisłą	11 698	37 132	17 335
Drogą morską	8 500	8 496	12 584
Ogółem . .	128 416	191 992	80 630
Wywóz drogą morską . .	424 241	439 976	336 714

Źródło: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig, 1913, II. Teil, str. 5.

Aby choć częściowo zrównoważyć obrót portowy postarano się przyciągnąć do portu gdańskiego masowe ładunki przywozowe, które w pewnym stopniu przechodziły przez ten port już przed wojną, natomiast następnie przeszły do konkurencyjnych portów niemieckich. W pierwszej linji zwrócono uwagę na rudy żelazne oraz stare żelazo, starając się przy pomocy odpowiedniej polityki taryf kolejowych i rozbudowy potrzebnych urządzeń w samym porcie ściągnąć te towary do portu gdańskiego. Starania te odniosły istotnie należyty skutek.

Zmiana struktury obrotu.

W ten sposób struktura obrotu towarowego w porcie gdańskim musiała oczywiście ulec zasadniczej zmianie, gdyż zarówno w przywozie jak i w wywozie poszczególne ich składniki dostosowały się do potrzeb życia gospodarczego Polski. W przywozie odpadły te towary, które produkowane są

w dostatecznej ilości na polskim obszarze gospodarczym, tak samo, jak po stronie wywozu musiały przybyć nowe towary, które Polska produkuje w nadmiarze i może wywozić zagranicę.

Byłoby więc nielogiczne, gdybyśmy obecnie mieli spotkać w przywozie przez port gdański tego rodzaju towary, jak węgiel, nafta, cement, wapno, sól, cukier i t. p., które przed wojną przychodziły przez Gdańsk w dużych ilościach, wynoszących w r. 1912 około 300 000 ton, a w r. 1913 nawet około 385 000 ton. Również po stronie wywozu musiały nastąpić poważne zmiany. Zmniejszył się więc wywóz zbóż, gdzie, jak zaznaczyliśmy, odpadły te ilości, które przychodziły z Rosji, podobnie jak zmniejszył się wywóz cukru, gdzie tak samo poważną rolę odgrywał cukier rosyjski. Natomiast zwiększył się wywóz innych towarów, jak drzewa, otrąb, spirytusu, parafiny, materjałów włókienniczych, nawozów sztucznych, wyrobów metalowych i t. p., a ponadto przybył eksport zupełnie nowych towarów, jak nafty i produktów naftowych, węgla, soli, przetworów mięsnych, jaj oraz całego szeregu innych produktów, stanowiących polskie artykuły eksportowe.

Porównanie obrotu przedwojennego w najkorzystniejszym dla Gdańska r. 1912 z obrotem powojennym w r. 1929, a więc w roku silnego kryzysu gospodarczego, wykaże nam jednak niezbicie bardzo znaczny wzrost obrotu towarowego po wojnie. W tym celu można posługiwać się zestawieniem przywozu i wywozu według grup towarowych, przyjętych w gdańskiej statystyce przedwojennej, dostosowując statystykę za r. 1929 do podziału według systemu przedwojennego (patrz tabl. 14, 15).

Porównanie liczb przywozu w r. 1912 i 1929 (patrz tabl. 14) nie wykazuje zmniejszenia w grupie artykułów żywnościowych i pożywek, gdzie występują tego rodzaju towary, jak zboże, owoce południowe, śledzie, kawa, kakao, herbata, tytoń, tłuszcze, spirytualja i t. p. Bardzo poważne liczby i znacznie większe niż w okresie przedwojennym dał przywóz śledzi, herbaty, kakao, tytoniu i t. p. towarów.

Grupa produktów leśnych wykazuje zmniejszenie się przywozu, co jest rzeczą dostatecznie zrozumiałą.

Grupa surowców mineralnych i kopalnianych, pomimo że odpadł tu przedwojenny przywóz węgla i nafty, dających ogółem 200 000 do 250 000 ton, wykazuje wzrost wskutek zwiększenia się przywozu rud żelaznych, pirytów i t. p.

Podobnie widzimy wzrost przywozu wyrobów chemicznych, surowców włókienniczych, papieru, metali i wyrobów metalowych oraz innych towarów. Ogółem wzrost wynosi przeszło 50%.

Tablica 14. Ogólny przywóz przez Gdańsk w r. 1912 i 1929 w tonach.

Wyszczególnienie	1912	1929
Artykuły żywnościowe	166 583	180 924
Produkty leśne	23 204	24 330
Surowce mineralne i oleje mineralne	591 957	762 181
Wyroby z tłuszczów i olejów	3 976	12 499
Wyroby chemiczne i farmaceutyczne, barwniki i farby	199 748	360 490
Surowce i wyroby włókiennicze	5 404	7 681
Papier i wyroby z papieru	6 768	11 085
Wyroby z kamieni i ceramika	50 375	23 633
Metale i wyroby metalowe	91 411	405 890
Inne towary	2 029	4 238
Razem	1 141 455	1 792 951

Źródła: dla r. 1912 — Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig im J. 1912. II. Teil. Rok 1929 obliczony według statystyki Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Tablica 15. Ogólny wywóz przez Gdańsk w r. 1912 i 1929 w tonach.

Wyszczególnienie	1912	1929
Artykuły żywnościowe	938 247	586 219
Produkty leśne	350 922	661 254
Surowce mineralne i oleje mineralne	4 758	5 383 035
Wyroby z tłuszczów i olejów	96	10 018
Wyroby chemiczne i farmaceutyczne, barwniki i farby	1 445	49 899
Surowce i wyroby włókiennicze	563	801
Papier i wyroby z papieru	1 604	2 049
Wyroby z kamieni, ceramika i materjały budowlane	897	65 462
Metale i wyroby metalowe	9 239	6 076
Inne towary	3 986	1 887
Razem	1 311 757	6 766 699

Źródła: (jak w tabl. 14).

Rozwój przywozu poszczególnych towarów w latach 1911—1913 oraz 1923—1929 ilustruje załączone zestawienie (patrz tabl. 16).

Znacznie większe zmiany widzimy w porównaniu wywozu w r. 1912 i 1929 (patrz tabl. 17). Jak zaznaczono poprzednio, przed wojną 98% eksportu stanowiło zboże, cukier i drzewo. Obecnie wywóz daje zupełnie inny obraz.

Tablica 16. Porównanie przywozu towarów w porcie gdańskim (1911—1913 i 1923—1929) w tonach.

Wyszczególnienie	1911	1912	1913	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Węgiel	224 912	176 791	228 387	53 273	104 548	40 688	17 614	23 759	35 559	46 365
Nafta	44 741	43 248	45 068	—	—	—	—	—	—	—
Rudy	129 541	161 454	163 497	69 908	71 793	60 939	206 951	335 601	438 549	699 938
Złom żelazny	5 160	18 959	5 712	—	—	—	3 135	320 945	477 343	359 023
Chemikalja i nawozy sztuczne	217 658	199 748	268 837	119 156	204 631	119 826	161 431	345 598	368 782	358 795
Artykuły spożywcze (bez śledzi)	123 139	120 105	121 121	122 708	150 189	226 042	72 002	251 882	244 326	73 263
Śledzie	41 176	46 478	40 138	59 052	83 932	41 341	76 979	91 115	86 429	107 662
Różne towary	253 374	374 672	360 870	230 832	122 979	201 943	102 584	148 294	181 421	147 905
Ogółem	1 039 701	1 141 455	1 233 630	654 929	738 072	690 779	640 696	1 517 194	1 832 409	1 792 951

Tablica 17. Porównanie wywozu towarów w porcie gdańskim (1911—1913 i 1923—1929) w tonach.

Wyszczególnienie	1911	1912	1913	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Węgiel	—	—	—	29 271	40 812	618 006	3 415 948	4 104 999	5362 647	5 321 817
Nafta	—	—	—	25 516	32 519	44 351	159 029	40 775	22 894	52 398
Drzewo	214 244	350 922	211 713	730 996	1 018 950	901 917	1 389 033	1 740 365	914 191	661 254
Zboże	424 241	349 976	336 714	33 027	171 764	187 304	268 077	52 355	76 311	257 426
Cukier	466 142	430 838	226 784	113 067	163 455	121 341	181 093	138 154	104 649	211 589
Różne towary	129 168	90 021	103 260	130 987	209 985	259 050	246 425	303 772	302 581	262 216
Ogółem	1 233 795	1311 757	878 471	1 062 864	1 636 485	2 031 969	5 659 605	6 380 420	6 783 273	6 766 700

Źródła: (jak w tabl. 14).

Eksport artykułów żywnościowych i pożywek zmniejszył się wskutek odpadnięcia wywozu rosyjskiego zboża i cukru (patrz tabl. 13). Znacznie wzrósł natomiast wywóz drzewa pomimo niepomyślnej konjunktury w ostatnich latach. W grupie surowców mineralnych mamy eksport węgla i nafty, nienotowane przed wojną. Wszystkie pozostałe grupy z wyjątkiem metali i wyrobów metalowych wykazują znaczne zwiększenie wywozu. Szczegółowy obraz wywozu poszczególnych towarów w latach 1911—1913 i 1923—1929 daje nam załączone zestawienie (patrz tabl. 17).

Jak widać z powyższego, niesłusznem jest twierdzenie, że wzrost wywozu wzgl. przywozu towarów przez port gdański tłumaczy się wyłącznie wzrostem małowartościowych towarów masowych. Wzrosły również w przywozie zarówno jak w wywozie towary małoobjętościowe o wysokiej wartości wzgl. towary masowe, jak drzewo, które i przed wojną przechodziły przez port gdański, stanowiąc przedmiot obrotu gdańskiego handlu i podstawę jego dobrobytu.

Porównanie z portami niemieckiemi.

Nie od rzeczy będzie tu porównać rozwój powojenny portów niemieckich, z któremi tak ciężko walczył Gdańsk przed wojną, z rozwojem portu gdańskiego. Otóż zarówno w ruchu okrętowym jak i w obrocie towarowym Gdańsk w r. 1929 wykazywał więcej, niż czterokrotny wzrost z r. 1913, podczas gdy konkurencyjne porty niemieckie albo wogóle nie przekroczyły liczb przedwojennych, albo też przekroczyły je nieznacznie (patrz tabl. 18 i 19).

Tablica 18. Tonaż statków wchodzących w r. 1913 i w r. 1928 w niektórych portach.

Porty	1913 n. r. t.	1928 n. r. t.	% w stos. do 1913
Hamburg	13 515 783	21 292 334	158
Brema	5 526 000	8 648 250	157
Lubeka	1 003 000	967 300	96
Szczecin	2 669 022	2 305 420	86
Gdańsk	924 837	4 045 240	437
Królewiec	646 000	704 552	109

Wzmożony obrót portowy daje zatrudnienie gdańskim sferom gospodarczym w najrozmaitszych dziedzinach. Zarabia tu nietylko kupiec lub ekspedytor, lecz cały szereg innych rodzajów zajęć oraz gałęzi handlu i przemysłu, obsługujących zawijające do Gdańska statki oraz ich załogi lub też spełniających rolę pomocniczą w handlu.

Tablica 19. Obrót towarowy w r. 1913 i w r. 1928 w niektórych portach.

Porty	1913 ton	1928 ton[1])	% w stos. do 1913
Hamburg	25 457 910	26 451 618	104
Brema	7 167 000	5 925 500	83
Lubeka	2 013 696	1 703 500	85
Szczecin	6 542 538	4 700 417	75
Gdańsk	2 112 101	8 615 682	408
Królewiec	1 870 000	1 656 500	89

[1]) Brutto.

Senat Wolnego Miasta jest jednak zdania, że wzrost obrotu portowego nie wpłynął na rozwój dobrobytu gospodarczego w Gdańsku, w porównaniu ze stanem przedwojennym, lecz że przeciwnie, istnieje upadek życia gospodarczego w Gdańsku. Sprawa ta wymaga odrębnego szczegółowego rozpatrzenia.

3. ROZWÓJ GOSPODARCZY WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA.

Wzrost dobrobytu. Rozwój życia gospodarczego Gdańska mierzyć możemy przy pomocy statystyki, dotyczącej niektórych charakterystycznych przejawów w dziedzinie gospodarczej. Do nich należeć będą dane dotyczące wysokości obiegu banknotów na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, wysokości wkładek oszczędnościowych w kasach oszczędności, ilości weksli zdyskontowanych, wielkości obrotów dokonanych w Izbie rozrachunkowej, jakoteż analiza rentowności przedsiębiorstw, rozwoju instytucyj bankowych i t. p.

Obieg pieniężny na obszarze Wolnego Miasta Gdańska mierzyć należy wysokością obiegu banknotów, emitowanych przez Bank von Danzig. Bank ten istnieje od r. 1924 i wykazał na dzień 31 grudnia 1924 r. emisję o wysokości 31,9 miljonów guldenów. Ze względu na niepełny rok operacyjny nie wyprowadzamy tu przeciętnej rocznej, jednakowoż zaznaczyć trzeba, że przeciętna dla 1924 r. byłaby znacznie niższa, ponieważ stan emisji pod koniec roku był przeszło dwukrotnie wyższy niż na dzień 31. III. W następnych latach przeciętne roczne wykazują stały i nieprzerwany wzrost obiegu banknotów, gdyż dla roku 1925 przeciętna wynosi 30,1 miljonów guldenów, natomiast w r. 1929 już 34,7 milj. guldenów (patrz tabl. 20). Uwzględniając, że w tym okresie nie dał się zauważyć równoległy wzrost cen na towary, uznać trzeba, że wzrost obiegu pieniężnego wykazuje stałe polepszenie położenia gospodarczego Gdańska.

Tablica 20. Obieg banknotów w Gdańsku.

31. III. 1924	14,2 miljonów guld.
31. XII. 1924	31,9 ,, ,,
przeciętna 1925 r.	30,1 ,, ,,
,, 1926 ,,	32,4 ,, ,,
,, 1927 ,,	33,9 ,, ,,
,, 1928 ,,	34,0 ,, ,,
,, 1929 ,,	34,7 ,, ,,

Źródło: Sprawozdania roczne ,,Bank von Danzig" za lata 1924—1929.

Tablica 21. Wkłady oszczędnościowe i wkłady na rachunkach bieżących w gdańskich kasach oszczędności.

(W milj. guld. na 31. XII.)

Rok	Wkłady oszczędn. w guld.	Wkłady w wal. obc. i na rach. bież.	Wkłady ogółem
1925	14,7	23,4	38,1
1926	20,8	23,5	44,3
1927	30,6	26,6	57,2
1928	39,3	32,1	71,4
1929	48,0	32,6	80,6

Źródło: Sprawozdania roczne ,,Bank von Danzig" za lata 1924—1929.

Bardzo wyraźnym wskaźnikiem wzrostu dobrobytu w Gdańsku jest wysokość wkładów oszczędnościowych oraz wkładów zwykłych na rachunkach bieżących i w gdańskich kasach oszczędności. Załączone zestawienia (patrz tabl. 21) wykazują stały wzrost wszelkiego rodzaju wkładów, gdzie wkłady oszczędnościowe w walucie guldenowej wzrosły z 14,7 miljonów guldenów w r. 1925 do 48,0 miljonów guldenów w r. 1929. W tym samym okresie wkłady w walutach obcych i na rachunkach bieżących wzrosły z 23,4 miljonów guldenów do 32,6 miljonów guldenów. W ten sposób wkłady ogółem zwiększyły się z 38,1 miljonów guldenów do 80,6 miljonów guldenów. Wkłady w Komunalnej Kasie Oszczędności W. M. Gdańska, które w r. 1924 wykazywały przeciętną miesięczną w wysokości 14,0 milj. guldenów, w ostatnich latach wykazują znacznie większe liczby i stały, nieprzerwany wzrost, dając w grudniu 1929 r. 34,3 milj. guld., w styczniu 1930 r. — 34,9 i w lutym 35,6 milj. guld. (patrz tabl. 22). Dane te bardzo wyraźnie wskazują na to, że utyskiwania na pogorszenie się położenia ludności gdańskiej w okresie powojennym i twierdzenie, że wzrost obrotu portowego, który jest kośćcem życia gospodarczego gdańskiego, nie wpłynął na rozwój dobrobytu gospodarczego w Gdańsku, nie opierają się na realnych podstawach.

Tablica 22. Stan wkładów w Komunalnej Kasie Oszczędności miasta Gdańska.

W miljonach guldenów

Miesiąc	1913 przeciętnie miesięcznie	1925	1926	1927	1928	1929	1930
I	—	6,0	8,2	13,6	20,3	26,9	34,9
III	—	7,4	8,7	14,4	21,4	29,1	35,6
V	—	6,8	9,5	15,5	22,0	29,7	—
VII	—	8,1	10,5	16,2	22,7	30,3	—
IX	14,0	8,7	11,1	17,0	23,8	31,4	—
XI	—	8,2	12,0	18,1	25,4	32,2	—
XII	—	8,0	12,7	19,2	26,9	34,3	—

Źródło: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig.

Wzrost nieprzerwany wskazują również wkłady w bankach prywatnych co jest tem charakterystyczniejsze, że wkłady zagraniczne bynajmniej nie wykazują tendencyj wzrastających, gdyż w r. 1928 odsetek wkładów zagranicznych wynosił 47,6 %, a w r. 1929 — 43,3 %, podczas gdy suma wkładów wzrosła z 157,9 miljonów do 162,7 miljonów guldenów (patrz tabl. 23).

Tablica 23. Wkłady w bankach prywatnych.

Stan na 31. XII.	Miljony guldenów	W czem wkłady zagr. stanowią %
1925	75,5	?
1926	95,5	37,7
1927	123,5	33,7
1928	157,9	47,6
1929	162,7	43,3

Źródło: (jak w tabl. 22).

Dalsze dowody rozwoju życia gospodarczego w Gdańsku daje nam wzrost liczby zdyskontowanych weksli w Gdańsku (patrz tabl. 24), gdzie wzrasta z roku na rok liczba ogólna weksli zdyskontowanych z 31,0 miljonów guldenów w r. 1925, do 75,3 miljonów guldenów w r. 1929. Jest przytem rzeczą charakterystyczną, że w tym samym okresie liczba weksli zdyskontowanych w Banku von Danzig zmniejszyła się, wykazując w poszczególnych latach spadek wybitny, podczas gdy dyskonto weksli w bankach prywatnych wykazuje stały i nieprzerwany wzrost.

Tablica 24. Dyskonto weksli.

Portfel wekslowy banków i kas oszczędności.
Stan na dzień 31 XII. (w milj. guld.)

Wyszczególnienie	1925	1926	1927	1928	1929
Ogółem	31.0	28,3	56,3	65,3	75,3
Bank v. Danzig	16,9	11,1	18,5	12,1	15,0
Inne Banki	14,1	17,2	37,8	53,2	60,3

Źródło: Sprawozdania roczne ,,Bank von Danzig" za lata 1925—1929.

Natężenie obrotu handlowego charakteryzują również liczby obrotu w Izbie Rozrachunkowej (patrz tabl. 25). Zauważyć tu można pewną zmienność wysokości obrotu, lecz charakterystyczną rzeczą jest, że wysokość obrotu w r. 1929, który określany jest jako rok katastrofalny dla Gdańska, była wyższa niż w r. 1926.

Tablica 25. Izba Rozrachunkowa.

Uczestników			
19	w r. 1925	obrót	guld. 216 635 122
18	,, ,, 1926	,,	,, 165 970 701
18	,, ,, 1927	,,	,, 200 821 216
18	,, ,, 1928	,,	,, 205 815 510
17	,, ,, 1929	,,	,, 186 099 369

Źródło: Sprawozdania roczne ,,Bank von Danzig" za lata 1925—1929.

Bardzo pouczające dane podaje tabela dotycząca rentowności gdańskich spółek akcyjnych (patrz tabl. 26). Spółki te, w ilości 121, w okresie gospodarczym 1928/29 wykazały przeciętną rentowność 9,56% pomimo, że część tych przedsiębiorstw spłaciła poza tem raty amortyzacyjne i procenty od 60 miljonów guldenów zaciągniętej pożyczki.

Wyraźnem świadectwem wzrostu znaczenia Gdańska jako ośrodka handlowego, po włączeniu go do polskiego obszaru gospodarczego, jest również zasadnicza zmiana, jaka zaszła w gdańskich stosunkach bankowych. Przed wojną, pomijając działalność filji Reichsbanku oraz filji ,,Danziger-Privat-Aktien Bank", istniały w Gdańsku wyłącznie tylko banki miejscowe. Po wojnie, pomijając zjawiska z czasów inflacji, gdzie powstało bardzo dużo drobnych banków i kantorów wymiany, które po wprowadzeniu stałej waluty szybko się zlikwidowały, nowa sytuacja gospodarcza spowodowała, że wszystkie poważniejsze banki niemieckie otworzyły swe przedstawicielstwa w Gdańsku. Również zaznaczył się dopływ polskich instytucyj bankowych często połączonych z bankami zagranicznemi, jak Banque Franco-Polonaise, British and Polish Trade Bank i t. p. Zauważyć też trzeba, że przed wojną w Gdańsku nie istniała zupełnie giełda

Tablica 26. Rentowność gdańskich spółek akcyjnych w r. 1928.

Rodzaj przedsiębiorstw	Ilość przedsięb.	Kapitał własny	Zysk	%	Ilość przedsięb.	Kapitał własny	Strata	%	Ilość przedsięb.	Kapitał własny	Zysk netto	Współczynnik rentowności finans. wewnętrz. netto
I. Banki . .	18	20 366 433	1 968 613	9,67	1	275 000	170 396	61,96	19	20 641 433	1 798 217	8,70
II. Towarzystwa ubezp. i makl. . .	4	591 762	45 731	7,72	1	3 708 000	8 852	0,23	5	4 299 762	36 879	0,85
III. Budowlane i terenowe .	5	1 558 520	42 925	2,75	4	260 000	262 78	10,11	9	1 818 520	16 647	0,92
IV. Przedsięb. okręt., składowe i transport. . . .	10	10 469 949	1 042 662	9,96	1	570 000	78 118	13,70	11	11 039 949	964 544	8,82
V. Handel towarowy . .	22	7 752 413	2 823 314	36,42	10	1 682 540	198 731	11,81	32	9 434 953	2 624 583	27,82
VI. Przemysł .	28	26 602 129	3 182 599	11,96	17	8 476 263	749 508	8,84	45	35 078 392	2 433 091	6,93
Razem . .	—	67 341 206	9 105 844	13,82	—	14 971 803	1 231 883	8,23	—	82 313 009	7 873 961	9,56

Źródło: „Danziger Wirtschafts-Zeitung" organ Izby Handlowej w Gdańsku.

pieniężna, która została założona dopiero w r. 1921, a więc po włączeniu portu gdańskiego do obszaru gospodarczego Polski. Wynikało to z potrzeb Gdańska, jako rynku finansowego, zasilającego obrót towarowy przez port gdański.

Wzrost handlu gdańskiego.

Przytoczone przykłady pozwalają stwierdzić, że życie gospodarcze W. Miasta, a wraz z niem dobrobyt gdańskiej ludności wykazują wyraźny postęp. Wśród poszczególnych dziedzin gdańskiego życia gospodarczego handel posiada znaczenie dominujące. Ilość osób zatrudnionych w handlu wzrasta znacznie szybciej, niż liczba osób zatrudnionych w rolnictwie lub w przemyśle. O ile w r. 1907 liczba zawodowo czynnych pracujących w przemyśle w stosunku do ogółu pracujących wynosiła 30,72 %, odsetek ten w r. 1923 wynosił już tylko 28,89 %. W handlu natomiast w r. 1907 pracowało zaledwie 14,62 % ogółu zarobkujących, tymczasem w r. 1923 odsetek ten podwoił się, dając 27,62 % (patrz tabl. 27). Niewątpliwie w następnych latach, dla których brak jest danych statystycznych, dał się zauważyć dalszy wzrost liczby osób zatrudnionych w handlu. Jeśli więc można było stwierdzić wzrost wkładów oszczędnościowych w gdańskich kasach oszczędności, wzrost obrotów bankowych i t. p., to wszystko to w przeważnym stopniu dotyczy handlu, jako najbardziej rozwijającej się gałęzi gdańskiego życia gospodarczego.

Mimo, że wyżej wskazane okoliczności nie ulegają zaprzeczeniu, stwierdzić jednak można, że gdański handel posiadał większe możliwości rozwoju, niż je w istocie wyzyskał. Przedwojenne przedsiębiorstwa istniejące w Gdańsku posiadają zupełnie określone przedmioty i kierunki handlu. Te przedsiębiorstwa, o specjalnych dziedzinach zainteresowań, znalazły się w obliczu prawdziwej rewolucji, kiedy w porcie gdańskim wskutek dostosowania się obrotu towarowego do nowej sytuacji gospodarczej zmieniły się zarówno rodzaje towarów, jak i kierunki handlu. Nowe okazje do handlu nie zawsze były chwytane i wyzyskiwane przez istniejące w Gdańsku przedsiębiorstwa, wskutek czego szereg gałęzi handlu polsko-zagranicznego, skierowanego na drogę morską rozwinął się bez dostatecznego udziału gdańskich kupców. Przyczyną tego było niedostateczne orjentowanie się gdańskiego handlu w zmienionych warunkach gospodarczych i niewiara w trwałe istnienie Polski, którą uważano za państwo sezonowe. Gdański pośrednik był dotychczas najczęściej przedstawicielem interesów przemysłu niemieckiego, którego możliwości produkcyjne znał dobrze i orjentował się raczej w możliwościach sprzedaży zagranicznych towarów na rynku wewnętrznym. Daleko mniej kupiec gdański

interesuje się rozwojem przemysłu polskiego, nie śledzi tego rozwoju, jako chętny współpracownik, lecz uświadamia go sobie, gdy wyroby polskie skutecznie zaczynają konkurować na rynkach zbytu z innemi wyrobami i kiedy eksport z Polski zagranicę utorował już sobie drogę bez udziału kupca gdańskiego.

Tablica 27. Podział ludności według zajęć.

Działy zawodowe	Według spisu z 12. VI. 1907			
	Zawodowo czynni	%	Ogólna liczba ludn. należącej do danego zawodu:	% %
A. Rolnictwo, ogrodn., hodowla bydła, leśnictwo, rybołówstwo	35 533	24,56	76 067	24,04
B. Przemysł, rękodzieła i budownictwo . .	44 446	30,72	113 624	35,91
C. Handel, transport, przemysł hotelarski i szynkarski	21 158	14,62	50 041	15,82
D. Służba domowa i praca niestała	5 917	4,09	11 867	3,75
E. Wolne zawody i służba publiczna . . .	14 648	10,12	27 108	8,57
F. Bez zawodu	22 995	15,89	37 675	11,91
	144 697	100,00	316 382	100,00

	Według spisu z 1. XI. 1923			
A. Rolnictwo, ogrodnictwo, hodowla bydła, leśnictwo i rybołówstwo	32 265	18,73	66 701	18,19
B. Przemysł rękodzieła i budownictwo . . .	49 775	28,89	112 652	30,72
C. Handel, transport, przemysł hotelarski i szynkarski	47 292	27,62	102 313	27,89
D. Służba domowa i praca niestała	8 104	4,70	16 634	4,53
E. Wolne zawody i służba publiczna . . .	13 608	7,90	31 479	8,59
F. Bez zawodu	20 938	12,16	36 951	10,08
	172 282	100,00	366 730	100,00

Źródła: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig.

Również można stwierdzić, że gdański handel nie rozwinął się w całej pełni istniejących możliwości, jeśli pod handlem w Gdańsku rozumieć będziemy wszelkie przedsiębiorstwa handlowe, posiadające swą siedzibę w Gdańsku, nie zaś tylko przedsiębiorstwa, pozostałe w Gdańsku z czasów przedwojennych. Od pierwszej chwili włączenia Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego i coraz większego nastawiania się Polski na handel zamorski istniał wśród polskich przedsiębiorstw handlowych silny pęd ku portowi gdańskiemu, wyra-

żający się w chęci stałego osiedlenia się w porcie gdańskim. Te zamierzenia napotykały na terenie W. Miasta cały szereg nieprzezwyciężonych trudności, które bardzo szybko musiały odstręczyć polskie przedsiębiorstwa. Do najpoważniejszych trudności należały następujące posunięcia władz gdańskich, w dużym stopniu istniejące do dnia dzisiejszego.

Od pierwszej chwili polskie kupiectwo dążyło do uzyskania potrzebnych terenów portowych, wydzierżawionych przedsiębiorstwom prywatnym przez Radę Portu. Tereny te znajdowały się wszystkie w rękach przedsiębiorstw gdańskich, które, odmawiając polskim przedsiębiorstwom fachowości, nie chciały dopuścić do oddania im części tych terenów. Stanowisko gdańskiego kupiectwa znalazło pełne poparcie u miarodajnych czynników gdańskich, pod których wpływem zapadła niekorzystna dla polskich przedsiębiorstw uchwała Rady Portu z dnia 20 stycznia 1922 r. Dopiero odwołanie się do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów i decyzja Wysokiego Komisarza z dnia 27 października 1922 r. zmieniła istniejący stan rzeczy. Wysoki Komisarz stwierdził wówczas w swej decyzji:

,,IV. że przy wydzierżawieniu jakiejś części własności Rady Portu winno wybierać się takiego dzierżawcę, który wskutek rodzaju swego przedsiębiorstwa, swego stanowiska kupieckiego i wskutek innych warunków, najprędzej może zwiększyć ruchliwość portu i ułatwić jego eksploatację. W razie gdyby kupiec lub firmy posiadające uznane obywatelstwo polskie współubiegali się o wydzierżawienie własności Rady Portu z kupcem lub firmą o stwierdzonej przynależności państwowej gdańskiej i gdyby obydwie strony były równie pożądane jako dzierżawcy, to powinno być dane pierwszeństwo współubiegającemu się polskiej przynależności państwowej."

Wysoki Komisarz Ligi Narodów wychodził tu z założenia, że polski przywóz i wywóz wymaga większego poparcia jak gdański, ,,ponieważ polski handel przynosi W. Miastu dużo korzyści i ponieważ na straży gdańskiego ruchu przywozowego i wywozowego stoją istniejące w Gdańsku i oddawna zasiedziałe gdańskie firmy i gdańscy kupcy" (p. 2 decyzji). Uznał więc, że w interesie W. Miasta leży dopuszczenie firm polskich, które zajmowałyby się polskim przywozem i wywozem, a nawet uznał pierwszeństwo tych firm przed firmami gdańskiemi. Wyżej podane zasady zostały uznane również w układzie polsko-gdańskim, zawartym dnia 16 kwietnia 1923 r. na przeciąg 2-ch lat.

Upośledzenie polskiego kupca.

Zupełnie odmiennie przedstawia się sprawa dopuszczania obywateli wzgl. przedsiębiorstw polskich do swobodnej działalności na obszarze W. Miasta, gdy chodzi o konstytuowanie się towarzystw zarobkowych polskich, sprawę osiedlania się, mieszkania, nabywania nieruchomości

i zarobkowania obywateli polskich w Gdańsku. Wbrew zasadzie wypowiedzianej przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z okazji wydzierżawienia terenów portowych, władze gdańskie bynajmniej nie ułatwiały polskiemu kupcowi działalności w Gdańsku, lecz przeciwnie, stosowały wszelkie środki, aby działalność tę utrudnić lub wręcz uniemożliwić.

Rejestracja filij polskich spółek zarobkowych w Gdańsku uzależniona została w każdym poszczególnym wypadku od zezwolenia Senatu gdańskiego, przyczem zastosowano tu te same przepisy, jakie określone zostały dla towarzystw zagranicznych, pomimo, że w art. 41 Umowy Warszawskiej zapewniono polskim spółkom akcyjnym, spółkom z ograniczoną odpowiedzialnością i innym zrzeszeniom zarobkowym wszelkiego rodzaju dopuszczenie do prowadzenia przedsiębiorstwa pod temi samemi warunkami, jakie stosują się do spółek gdańskich tego samego rodzaju i pomimo, że mają tu zastosowanie art. 104 p. 5 Traktatu Wersalskiego i art. 33 Konwencji Paryskiej, które gwarantują, że w prawodawstwie i prowadzeniu administracji „nie będą czynione w W. Mieście Gdańsku żadne różnice na niekorzyść obywateli polskich lub innych osób polskiego pochodzenia lub mówiących po polsku". Sprawa ta do dziś dnia nie jest ostatecznie uregulowana, a żądanie każdorazowego zezwolenia Senatu na rejestrację filji polskiej spółki zarobkowej wprowadza bardzo niepożądany moment ryzyka dla przedsiębiorstwa pragnącego otworzyć swoją filję w Gdańsku i zarejestrować ją, poczyniwszy uprzednio wszelkie przygotowania, a ponadto wprowadza zasadniczy moment nierównego traktowania przedsiębiorstw polskich i przedsiębiorstw gdańskich, co musi być uznane jako sprzeczne z zasadniczą ideą poparcia polskiego przywozu i wywozu.

Podobnie przedstawiała się sprawa osiedlania się obywateli polskich na obszarze W. Miasta Gdańska, gdzie było wymagane specjalne pozwolenie władz gdańskich. Tego rodzaju stan rzeczy, niesłychanie krępujący polskiego kupca i uzależniający możność osiedlania się w Gdańsku, trwał aż do czerwca 1923 r., kiedy Senat W. Miasta na skutek odpowiedniej akcji ze strony Rządu Polskiego zobowiązał się pismem z dnia 12 czerwca 1923 r. do zawieszenia dotychczasowej praktyki. W ten sposób i w tej dziedzinie aż do r. 1923 kupiec polski traktowany był pod względem prawa osiedlania się w sposób nieprzychylny i utrudniający mu działalność na obszarze Wolnego Miasta, a w szczególności w gdańskim porcie.

Przymusowa gospodarka mieszkaniowa, istniejąca w Gdańsku do dnia dzisiejszego, dała dalszą podstawę do nieprzychylnego traktowania polskiego kupca. Wynajęcie w Gdańsku mieszkania, podle-

gającego gospodarce przymusowej, uzależnione jest od uzyskania zezwolenia władz gdańskich (Wohnungsberechtigungsschein). Tylko na podstawie takiego zezwolenia możliwe jest uzyskanie mieszkania, którego czynsz najmu normowany jest przez ustawę. Bez takiego zezwolenia wynająć można mieszkanie w domach nowozbudowanych, niepodpadających pod gospodarkę przymusową, których czynsz nie jest niczem normowany, a więc znacznie wyższy i zależny od woli gospodarza. Mieszkań takich jest zresztą stosunkowo niewiele, co tem bardziej wpływa na wysokość komornego. Pomimo, że w r. 1922 Senat W. Miasta oświadczył Rządowi Polskiemu, że ustawy i rozporządzenia w sprawie przydziału mieszkań są jednakowo stosowane do wszystkich, bez względu na przynależność państwową, obywatele polscy nie są dopuszczani do przydziału mieszkań, a nawet nie są przyjmowane ich zgłoszenia na listy kandydatów. Jest rzeczą zupełnie jasną, że niemożność wynajęcia mieszkania jest równoznaczną z niemożnością rozpoczęcia działalności kupieckiej lub przemysłowej w Gdańsku. Ten stan rzeczy uniemożliwia również w dalszej konsekwencji otwieranie polskich przedsiębiorstw w Gdańsku, co jest zrozumiałe, skoro właściciele tych przedsiębiorstw wzgl. kierownicy i pracownicy będący obywatelami polskimi, nie mogą otrzymać potrzebnego mieszkania. Zważyć trzeba, że pomijając już osobę właściciela lub kierownika tego rodzaju przedsiębiorstwa, zastąpienie pracowników obywateli polskich pracownikami obywatelami gdańskimi jest w wielu wypadkach niemożliwe, gdyż pracownicy polscy są często osobami zaufania właściciela, znają dostatecznie rynek polski i wreszcie posiadają język polski, potrzebny w stosunkach z polskimi odbiorcami i dostawcami, podczas gdy obywatele gdańscy mogą nie odpowiadać tym warunkom.

Wystarcza zresztą samopoczucie, że kupiec polski traktowany jest w Gdańsku gorzej niż obywatel gdański, aby zniechęcić polskiego przedsiębiorcę do instalowania się w Gdańsku.

Dalszem utrudnieniem są istniejące w Gdańsku przepisy dotyczące nabywania nieruchomości. W dniu 30 grudnia 1922 r. wydana została ustawa gdańska, według której wszelka sprzedaż nieruchomości lub też części nieruchomości lub też każda umowa mająca za przedmiot zobowiązanie do przewłaszczenia nieruchomości lub jej części wymagają dla prawomocności zezwolenia Senatu. Ustawa ta stosuje się zarówno do obywateli gdańskich jak i innych, nie jest więc jakoby skierowaną przeciwko obywatelom polskim. Że jednak cel ustawy jest inny, uwypuklają to motywy, gdzie powiedziano, że w drodze wydania wyżej podanych ograniczeń, Senat W. Miasta

Gdańska chce zapobiec przechodzeniu nieruchomości w ręce cudzoziemców. Swoboda sprzedaży nieruchomości i konjunktury walutowe, jak brzmi uzasadnienie, ,,popierają przechodzenie posiadłości... i muszą w wyniku spowodować zwiększenie zcudzoziemczenia miejscowych posiadłości i ziemi". Motywy te są dostatecznie wyraźne, gdy uwzględni się, że nabywcami nieruchomości, których Senat gdański oznacza ogólnikowo jako cudzoziemców, byli prawie że wyłącznie obywatele polscy. Dotychczasowa praktyka stosowania ustawy całkowicie potwierdza, że ustawa miała na celu prawie że wyłącznie uniemożliwienie przejścia nieruchomości w ręce obywateli polskich. W ubiegłych latach Senat odmówił zezwolenia na przewłaszczenie nieruchomości obywatelom polskim w 59 wypadkach, z czego w 2-ch wypadkach Rządowi Polskiemu.

Zrozumiałem jest, że w tych warunkach tworzenie przedsiębiorstw polskich w Gdańsku jest niesłychanie utrudnione. Żaden kupiec ani przemysłowiec nie może budować swoich planów na tak niepewnych podstawach, gdzie na każdym kroku spotkać się może z odmową władz gdańskich, niweczących jego zamierzenia.

Wreszcie do ważniejszych utrudnień, na jakie napotyka handel w Gdańsku, należą przepisy dotyczące zakazu przyjmowania wzgl. zatrudniania pracobiorców, o ile przybyli do Gdańska po dniu 10 stycznia 1920 r. Pomimo protestu zainteresowanych sfer gospodarczych przeprowadzona została akcja masowego zwalniania obywateli polskich, pracujących w firmach handlowych i przemysłowych.

Zarządzenie to dotknęło wszystkich tych obywateli polskich, którzy przybyli na obszar W. Miasta Gdańska, poszukując pracy tam, gdzie otworzyło się dla handlu polskiego nowe pole do pracy przez przyznanie Polsce ,,wolnego i bezpiecznego" dostępu do morza.

Interwencja Rządu Polskiego spowodowała, że w dniu 18 czerwca 1923 r. Senat W. Miasta Gdańska oświadczył gotowość zezwolenia, lecz tylko czasowo, na zatrudnienie polskich obywateli bez badania każdego poszczególnego wypadku. Ostatecznie sprawa została załatwiona dopiero w lipcu 1923 r. kiedy doszło do porozumienia, że w przyszłości obywatele polscy przebywający na obszarze W. Miasta Gdańska nie będą wogóle poddawani żadnym ograniczeniom.

Od tego czasu przepisy ograniczające swobodę zatrudnienia w Gdańsku nie były formalnie stosowane do obywateli polskich, chociaż w praktyce takie wypadki ograniczenia w dalszym ciągu się powtarzały. Do wiadomości Rządu Polskiego doszło, że władze gdańskie wywierają nacisk na przedsiębiorców, zatrudniających obywateli polskich, aby zwalniali tego rodzaju pracowników. Gdański

urząd „Demobilmachungsausschuss" rozsyła do pracodawców pisma zalecające niezatrudnianie cudzoziemców, wymagające wyjaśnień, dlaczego został przyjęty dany obywatel polski i żądające wyjednania zezwolenia, o ileby ten obywatel miał być nadal zatrudniony. W razie postawieniu takiego wniosku, urząd demobilizacyjny, według wiadomości Rządu Polskiego, poleca kategorycznie zwalniać danych pracowników.

Wszystko wyżej powiedziane nie sprzyja osiedlaniu się polskich przedsiębiorstw handlowych w Gdańsku, a tem samem koncentrowania się polskiego handlu na obszarze W. Miasta Gdańska. Nie sprzyja to również zacieśnianiu stosunków pomiędzy przedsiębiorstwami gdańskiemi a przedsiębiorstwami polskiemi. Ponadto istnieje szereg przyczyn dalszych, natury ogólnej. Ceny w Gdańsku a tem samem koszty utrzymania wskutek istnienia odrębnej waluty są znacznie wyższe niż w Polsce. Również znacznie wyższe są koszty handlowe. Niedostosowanie gdańskiego ustawodawstwa w zakresie podatków pośrednich do ustawodawstwa polskiego, czego domagała się Konwencja Paryska, powoduje konieczność dalszego istnienia granicy akcyzowo-monopolowej pomiędzy Polską a Gdańskiem, utrudniającej wzajemny obrót. Nie stanowi też ułatwienia istnienie odmiennego ustawodawstwa gospodarczego w całym szeregu dziedzin.

W ten sposób, chociaż niesłusznem jest twierdzenie, że handel gdański nie ciągnie żadnych korzyści ze zwiększonego obrotu towarowego w gdańskim porcie, względnie, że dobrobyt w Gdańsku w porównaniu ze stanem przedwojennym nie zwiększył się, to jednak stwierdzić można, że życie gospodarcze Gdańska mogło osiągnąć daleko większe korzyści niż istotnie osiągnęło, gdyby nie przyczyny, które wyżej obszernie omówiliśmy.

Z całym naciskiem należy tu jednak podkreślić, że obecnie istniejąca sytuacja rozwoju portu i dobrobytu gospodarczego w Gdańsku może się w przyszłości łatwo odwrócić wskutek wyżej wspomnianych trudności, które nastawiają całe gospodarstwo polskie wbrew woli Rządu przeciwko Gdańskowi. Jest to moment bardzo ważny, który powinien być poważnie wzięty pod uwagę przez właściwe czynniki.

4. KOLEJE, DROGI WODNE, URZĄDZENIA PORTOWE.

Przyczyny kryzysu gospodarczego.

W ostatniej części swojej noty Senat W. Miasta twierdzi, że strony ujemne, jakie dla Gdańska powstały po wojnie zaostrzyły się w ostatnich czasach katastrofalnie, zarówno dla handlu jak i dla całego życia gospodarczego Gdańska. Senat upatruje przyczynę tego stanu rzeczy w tem, że znaczna część polskiego handlu jest skierowywana z pominięciem Gdańska, ponieważ:

a) Polska nie rozbudowuje prowadzących do Gdańska kolei oraz dróg wodnych,
b) niedostatecznie popiera rozbudowę portu gdańskiego,
c) tuż obok Gdańska buduje własny port w Gdyni i popiera obrót tego portu wszelkiemi środkami z pokrzywdzeniem stworzonego w Gdańsku wolnego dostępu do morza.

Nie ulega wątpliwości, że ocena przyczyn trudnego położenia gdańskiego życia gospodarczego w r. 1929 lub w pierwszych miesiącach roku bieżącego, dokonana przez Senat Wolnego Miasta, zbytnio upraszcza cały problem a przez to pomija zupełnie istotne przyczyny tego stanu rzeczy.

Dostatecznie i powszechnie wiadomo, że rok ubiegły i pierwsze miesiące roku obecnego są okresem silnego kryzysu gospodarczego nietylko w Gdańsku, lecz na całym świecie. Kryzys ten dotknął również i Polskę, jak i Niemcy, i wszystkie kraje, z któremi Polska znajduje się w stosunkach handlowych. Byłoby rzeczą wprost niezrozumiałą, gdyby kryzys ten, w jakim znajduje się całe gospodarstwo światowe, nie miał dotknąć również i gdańskiego życia gospodarczego. Rozumieją to zresztą gdańskie sfery gospodarcze oraz ich oficjalna reprezentacja w postaci gdańskiej Izby Handlowej, która w swojem sprawozdaniu o położeniu handlu, przemysłu i żeglugi w r. 1929 (Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schiffahrt im Jahre 1929, erstattet von der Handelskammer zu Danzig) pisze na samym wstępie co następuje:

„Sprawozdanie Izby za rok 1928 zakończyliśmy stwierdzeniem, że dla dalszego rozwoju gdańskiego życia gospodarczego będzie decydującym rozwój gospodarczy Rzeszy Niemieckiej i Polski oraz że organizm gospodarczy Gdańska, położony pomiędzy temi dwoma organizmami gospodarczemi i utrzymujący z niemi liczne nici gospodarcze, tylko wówczas może się zdrowo rozwijać, jeśli położenie gospodarcze obu wielkich obszarów sąsiednich będzie pomyślne".

W dalszym ciągu swego sprawozdania Gdańska Izba Handlowa wskazuje na to, w jak trudnej sytuacji znajdowało się życie gospodarcze zarówno Niemiec jak i Polski w ubiegłym roku, poczem pisze dosłownie:

„Wobec trudnych ogólnych i gospodarczych stosunków w obu państwach sąsiadujących z W. M. Gdańskiem, nie może zadziwić, że gdańskie życie gospodarcze w zeszłym roku nie rozwijało się pomyślnie. Rok 1929 był rokiem rozczarowań, nietylko w sprawach politycznych wewnętrznych i zagranicznych, lecz również i gospodarczych".

Ta jedynie słuszna ocena przyczyn kryzysu gospodarczego w Gdańsku nie znalazła wyrazu w nocie Senatu W. Miasta Gdańska. Jak

zaznaczono wyżej, Senat znajduje trzy inne przyczyny, które jakoby spowodowały istniejący stan rzeczy. Jest więc konieczne rozpatrzeć bliżej postawione zarzuty gdańskiego Senatu, choć zgóry zaznaczyć trzeba, że gdyby nawet były słuszne, to mogłyby mieć jedynie uboczne znaczenie. Zdaniem Rządu Polskiego zarzuty W. Miasta Gdańska pozbawione są słuszności.

Polskie Koleje Państwowe.

Senat W. Miasta twierdzi, że Polska nie rozbudowuje w dostatecznej mierze dróg kolejowych prowadzących do portu gdańskiego, a jednocześnie, że polityka taryfowa Polski krzywdzi interesy portu gdańskiego i że wreszcie takie same pokrzywdzenie portu gdańskiego istniało w dziedzinie gospodarki wagonowej.

Zajmiemy się przedewszystkiem sprawą rozbudowy dróg kolejowych. Jest rzeczą zupełnie oczywistą, że olbrzymi wzrost obrotu towarowego w gdańskim porcie, wyrażający się we wzroście wagowym ilości przywiezionych i wywiezionych towarów, nie mógłby wogóle istnieć, gdyby koleje prowadzące do portu gdańskiego nie zostały dostosowane do nowych potrzeb. Istotnie też, na samym obszarze W. Miasta Gdańska, w okresie od 1921—1930 r., ilość torów stacyjnych została powiększona ze 187,3 km do 260,5 km, czyli że zwiększenie wynosi 40% torów stacyjnych, jakie istniały w r. 1921. Torów bocznicowych istniało w r. 1921 — 121,9 km, w r. zaś 1930 — 159,6 km. Wzrost wynosi tu 31%.

Na inwestycje kolejowe w obrębie W. Miasta Gdańska wydano w ciągu powyższego okresu 11 056 280 zł.

Roboty inwestycyjne, wykonane przez polskie koleje państwowe na terenie W. Miasta Gdańska objęły 268 800 m³ robót ziemnych, 33 390 m³ obudowanej przestrzeni, użytej pod budynki, 244 sztuki rozjazdów i t. p. Są to wszystko inwestycje poczynione na obszarze W. Miasta Gdańska, co oczywiście nie wyczerpuje prac inwestycyjnych służących dla celów zwiększenia sprawności kolei, doprowadzających i odprowadzających towary w obrocie przez port gdański, gdyż w tym celu dokonano całego szeregu inwestycyj również na obszarze politycznym R. P. nietylko w sąsiednich dyrekcjach kolejowych, lecz również w tych odległych ośrodkach gospodarczych, których potrzeby importowe i eksportowe wymagają korzystania w dużym stopniu z drogi komunikacyjnej przez port gdański. Wystarczy tu zaznaczyć, że w odniesieniu do linij kolejowych na Pomorzu dokonanych w celu zwiększenia sprawności linij prowadzących do Gdańska wydatkowano tylko w ciągu okresu od 1927 do 1929 r., a więc w ciągu 3-ch lat, sumę zł 11 317 126.

Oczywiście na tej sumie nie ograniczają się wydatki poniesione przez Polskę dla celów polepszenia transportu kolejowego do Gdańska. Przeprowadzono bardzo kosztowne roboty na istniejących linjach dla zwiększenia ich przelotności. Na całej linji Zagłębie-Gdańsk rozbudowano stacje, wydłużając tory do długości 850 m, wzmocniono mosty na linjach Podzamcze—Ostrów, Jarocin—Gniezno—Bydgoszcz—Gdańsk i Toruń—Gdańsk dla możności przepuszczenia długich, 150-osiowych pociągów węglowych i t. p. Również w latach przyszłych preliminowane są przez Polskę dalsze inwestycje kolejowe w Gdańsku. Według obecnych przewidywań w r. 1930 wydatki wyniosą 3 485 000 zł, w r. 1931 — 3 558 000 zł, w roku 1932 — 3 804 000 zł, w r. 1933 — 2 700 000 zł. Jest to najlepszem dowodem, że Rząd Polski w swym programie komunikacyjnym stale uwzględnia potrzeby komunikacyjne przez port gdański.

Taryfy kolejowe. Co się tyczy polityki taryfowej, to tutaj, w odróżnieniu od stanu przedwojennego, Gdańsk korzysta z jak najbardziej pomyślnej sytuacji. Polityka taryfowa Rządu Polskiego idzie w kierunku skierowywania jak największej ilości towarów drogą morską przez porty polskie. W tym celu oddawna już cały szereg towarów korzystał z taryf wyjątkowych i specjalnych udogodnień. Ostatnio opracowana i obowiązująca już od zeszłego roku taryfa kolejowa przewiduje specjalne taryfy morskie dla portów polskich. Przy opracowywaniu tej taryfy współdziałały zainteresowane sfery gospodarcze a między niemi również kupiectwo gdańskie. Pomyślne ukształtowanie nowej taryfy kolejowej dla interesów portu gdańskiego stwierdza zresztą sprawozdanie Izby Handlowej w Gdańsku za r. 1929 (str. 36 i 37).

Mimo to, Senat W. Miasta uważa, że port gdański jest w polskiej polityce taryfowej upośledzony, w szczególności w stosunku do Gdyni. Sprawa ta wymaga odpowiedniego sprostowania. Gdańsk przy obecnym stanie sieci kolejowej położony jest o 20 km bliżej, niż Gdynia, od głównych okręgów gospodarczych Polski, z wyjątkiem okręgów położonych na zachód i północ od Gdyni. Stawiając sobie za zadanie całkowite zrównanie pod względem taryfowym obu portów, przyjęto w r. 1924 przy budowie taryf wyjątkowych zasadę, że opłaty od i do obu portów ustala się w wysokości jednakowej ale obliczonej za odległość krótszą t. j. od i do Gdańska-Neufahrwasser.

Przy praktycznem stosowaniu wymienionych taryf okazało się jednak, że w pewnych, nielicznych zresztą wypadkach, przewoźne za przesyłki wysyłane do Gdyni z bliżej położonych okręgów zachodnich i północnych musiały być obliczane według przyjętej zasady za

odległość dalszą, (niż do Gdańska-Neufahrwasser) wskutek czego przewoźne według taryf wyjątkowych wypadało drożej, niż obliczone za odległość rzeczywistą do Gdyni według taryf normalnych. Ponieważ kolej obowiązana jest obliczać przewoźne według taryfy najtańszej, okazało się niezbędnem uzupełnić odnośne taryfy portowe wyjaśnieniem, że nie stosują się one w tych wypadkach, jeżeli obliczenie bezpośrednie do Gdyni według taryf normalnych da opłatę tańszą.

Przy wprowadzeniu w życie z dniem 1 października 1929 nowej taryfy towarowej, której celem było podwyższenie wpływów z przewozów, przyjęto przy układaniu taryf portowych metodę wręcz odmienną. Mianowicie, zachowując zasadę zrównania pod względem taryfowym obu portów, dokonano tego zrównania na podstawie obliczenia przewoźnego za odległość najdłuższą, a więc w danym wypadku do i od Gdyni-Port. Równocześnie jednak zachowano zasadę, że taryf tych nie stosuje się, jeżeli obliczenie za odległość rzeczywistą według taryf normalnych dą opłatę tańszą.

Z powyższego widać, że nie chodziło tu bynajmniej o jakiekolwiek pokrzywdzenie Gdańska w dziedzinie taryfowo-kolejowej, natomiast, że zastosowanie przepisów z dnia 5 lutego 1929 miało na celu usunięcie niemożliwego do utrzymania stanu rzeczy, przyczem zupełnie analogiczna zasada przyjęta została w nowej taryfie kolejowej, tym razem na korzyść portu gdańskiego, o czem jednak Senat W. Miasta zupełnie przemilcza.

Co się tyczy zarzutu rzekomego upośledzenia niektórych stacyj portu gdańskiego, jest on o tyle niesłuszny, że wszystkie bez wyjątku stacje portowe, a więc Danzig-Kaiserhafen, Neufahrwasser - Freibezirk, Neufahrwasser - Zollinland, Weichselbahnhof, Strohdeich-Troyl i Holm są pod względem taryfowym całkowicie zrównane i korzystają z największego uprzywilejowania. Natomiast 2 punkty, a mianowicie Holmzunge i Westerplatte, które nie są stacjami taryfowemi a jedynie ładowniami publicznemi, połączonemi z właściwemi stacjami osobnemi bocznicami, muszą do taryf wywozowych wzgl. przywozowych dopłacać nieznaczne zresztą kwoty za korzystanie z tych bocznic.

W dziedzinie kolejowej pozostaje wreszcie zarzut Senatu W. Miasta Gdańska jakoby polski zarząd kolejowy miał krzywdzić port gdański przy podstawianiu wagonów. Zarzut ten jest zupełnie nieuzasadniony. Na podstawie szczegółowo prowadzonej statystyki stwierdzono, że w okresie od 1 stycznia 1929 r. do 30 kwietnia 1930 r. z wyjątkiem marca i kwietnia 1929 r., zapotrzebowanie wagonów w całym

tym okresie pokrywane było tak w Gdańsku jak i w Gdyni całkowicie i terminowo.

W marcu 1929 r. nie pokryto 11% zapotrzebowania w Gdańsku i 12% zapotrzebowania w Gdyni. W kwietniu niepokrycie wynosiło tak w Gdańsku jak i w Gdyni 15%. Z powyższego wynika, że stacje obydwu portów traktowane były pod względem dostawy wagonów równomiernie.

Utrzymanie dróg wodnych.

Podobnie niesłuszny jest zarzut, że Polska nie rozbudowywała prowadzących do Gdańska dróg wodnych. Na wstępie zauważyć trzeba, że potężna arterja komunikacyjna, łącząca port gdański z ziemiami polskiemi, a mianowicie Wisła, znajdowała się wraz ze swemi dopływami i kanałami po ukończeniu wojny w najzupełniejszem zaniedbaniu. Jeszcze w latach przedwojennych rządy zaborcze zupełnie nie dbały o regulację tej rzeki i jej dopływów, dopuszczając do coraz większego zdziczenia tej drogi komunikacyjnej. Rząd austrjacki i rząd rosyjski nie zajmowały się wogóle sprawą uregulowania Wisły i jej dopływów. Rząd pruski uregulował dolny bieg Wisły dla celów meljoracyjnych, wobec czego odcinek ten, jako droga wodna, nie stanowi wielkiej wartości z punktu widzenia technicznego. Działania wojenne zniszczyły bardziej jeszcze stan dróg wodnych, wchodzących w skład dorzecza Wisły.

Rząd Polski, pomimo ciężkich warunków gospodarczych i finansowych, dokonywał w ostatniem dziesięcioleciu prace nad poprawą dróg wodnych, w miarę, jak siły finansowe Państwa na to pozwalały, zwracając przedewszystkiem uwagę na konserwację tych dróg. Na utrzymanie dolnej części Wisły w obrębie Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu, polska administracja Wisły w okresie od roku 1920—1930 poniosła wydatek ogółem bezmała 15 miljonów złotych (patrz tabl. 28), przyczem roczne wydatki zwiększały się coraz bardziej. Na rok budżetowy 1930/31 przewidziano w budżecie Ministerstwa Robót Publicznych na ten odcinek Dolnej Wisły 3 661 924 zł, czyli znów więcej, niż w roku poprzednim.

Niezależnie od tego Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku wydała na znajdującą się pod jej zarządem część Dolnej Wisły w okresie od r. 1921 do 1923 znaczną kwotę w markach niemieckich, w okresie zaś od 1923 do 1930 ogółem około 9 725 000 guldenów (patrz tabl. 29). W sumie tej nie mieszczą się wydatki poniesione przez Radę Portu w tym okresie na Elbląskie drogi wodne w sumie ok. 1 800 000 guldenów i na Nogat w sumie około 1 350 000 guldenów. Na rok budżetowy 1930/31 przewidziano w budżecie Rady Portu na Dolną Wisłę 2 297 000

Tablica 28. Wydatki poniesione przez Polskę na utrzymanie dolnej Wisły.

(w obrębie Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu).

	W złotych
1920	184 506,33
1921	191 319,85
1922	412 355,97
1923	464 123,97
1924	1 037 307,35
1925	1 473 722,77
1926/7	1 559 319,67
1927/8	2 024 343,00
1928/9	3 935 985,00
1929/30	3 503 457,54
Razem	14 786 441,45

guldenów. Dodać jeszcze trzeba, że pruska administracja Wisły w latach od r. 1917 do 1920 nie wykonała żadnych nowych budowli na Wiśle i zaniechała zupełnie konserwacji istniejących budowli regulacyjnych, wskutek czego Polska Administracja Wisły i Rada Portu objęły Dolną Wisłę w stanie zdziczałym. Skutki zaniechania utrzymania budowli regulacyjnych zostały przez Polską Administrację Wisły na części jej podległej usunięte, natomiast na terytorjum W. Miasta Gdańska szkody te nie zostały dotychczas w zupełności naprawione.

Tablica 29. Wydatki Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku na utrzymanie Wisły.

(na odcinku gdańskim).

	W markach	W guldenach
1921	1 787 373,67	
1922	21 692 334,46	
1923	16 450 823 085 801,30	112 077,88
1924		1 207 068,59
1925		1 925 466,86
1926		1 174 823,02
1927/8		1 233 129,14
1928/9		2 145 115,84
1929/30		1 926 961,22
Razem	16 450 846 565 509,43	9 724 642,55

Sprawa regulacji i użeglugowienia rzeki Wisły była stałą troską Rządu Polskiego i jest włączona do jego programu gospodarczego. W r. 1929 uchwalony został przez Radę Ministrów projekt ustawy w tej sprawie, przewidujący kilka okresów prac, gdzie w pierwszym

okresie budowy, obejmującym 5 lat, miałyby być przeznaczone na te cele 90 miljonów złotych. Drugi okres budowy, jak to przewiduje projekt ustawy, pochłonąłby sumę 274 miljonów złotych.

Jak widać z powyższego, Rząd Polski stara się rozbudowywać Wisłę w miarę możliwości budżetowych Państwa, mając na oku potrzeby gospodarcze Polski, a jednocześnie korzyści portu gdańskiego, obsługującego ziemie polskie. Zarzut więc Senatu nie może być uznany za słuszny i musi być odparty z całą stanowczością. Sprawa budowy dróg wodnych stanowi część składową polskiego programu gospodarczego i będzie realizowana w miarę możliwości finansowych Państwa Polskiego.

Urządzenia portowe.

Przejdziemy obecnie do zarzutu, że Polska niedostatecznie popiera rozbudowę portu gdańskiego. Zauważyć trzeba przedewszystkiem, że Senat W. Miasta znajduje się tu w sprzeczności z samym sobą, pisząc w jednem miejscu o ,,kosztownych i ryzykownych inwestycjach", jakie trzeba było poczynić w porcie, w drugiem zaś twierdząc gołosłownie, że Polska rozbudowy tej nie popierała. Przeczą temu zarzutowi realne wyniki, osiągnięte w ubiegłych latach, gdzie pomimo tak olbrzymiego wzrostu obrotu portowego, wykazywanego przez statystykę portową, port gdański mógł jednak pokonać trudności przy przeładunku skierowywanych doń towarów.

Było to oczywiście możliwe wyłącznie tylko dzięki bardzo licznym i poważnym inwestycjom, które zupełnie zmieniły charakter techniczny portu gdańskiego.

Te urządzenia, które Rada Portu objęła po swoim ukonstytuowaniu się, okazały się nieomal od samego początku zupełnie niedostateczne dla zaspokojenia potrzeb ciągle wzrastającego ruchu. W miarę wzrostu ilości poszczególnych kategoryj towarów przeładowywanych w porcie oraz pojawiania się nowych towarów, Rada Portu przystępowała do rozszerzenia i gruntownej modernizacji urządzeń przedwojennych lub też do budowy zupełnie nowych nadbrzeży i urządzeń. Równolegle z Radą Portu, jak zaznaczono przedtem, Dyrekcja Kolejowa wykonywała ogromne inwestycje kolejowe w obrębie portu, konieczne dla sprostania potrzebom wielokrotnie zwiększonego ruchu.

Inwestycje portowe.

Inwestycje portowe zgrupować można, przy pewnem uwzględnieniu ich chronologicznego porządku oraz celu w jakim były wykonane, w następujący sposób:

I n w e s t y c j e d l a p r z e ł a d u n k u d r z e w a. Pierwsze trudności natury technicznej wystąpiły w porcie wskutek silnego

wzrostu eksportu drzewa, który w ostatnich latach przedwojennych wynosił przeciętnie 250 000 t, a już w r. 1923 osiągnął 730 000 ton. Ilość placów składowych, pomostów wyładunkowych i bocznic kolejowych w porcie okazała się zupełnie niedostateczna, tak, że na kolejach utworzyły się ogromne zatory, sięgające aż poza Warszawę. Na terenach Rady Portu i gminy miejskiej zostały urządzone rozległe place drzewne o powierzchni ogólnej około 1 900 000 m^2, przyczem każdy plac został zaopatrzony w bocznicę kolejową, w pomosty drewniane dla załadunku drzewa, a tereny składowe zostały zniwelowane i pokryte sieciami wąskotorowych kolejek. Rezultaty tych inwestycyj były takie, że w r. 1927 eksport drzewa przez Gdańsk osiągnął 1 740 000 ton i odbywał się bez najmniejszych trudności portowo-technicznych lub kolejowych.

I n w e s t y c j e d l a t o w a r ó w m a s o w y c h (węgla i rudy). Drugi poważny wysiłek wykonany być musiał przez administrację portową dla opanowania eksportu węgla, który zaczął się rozwijać gwałtownie, począwszy od połowy 1925 r., osiągając już w r. 1926 wysokość 3 400 000 ton, zamiast zaledwie 40 000 ton w r. 1924. Mimo oddania wszystkich niemal mechanicznych urządzeń przeładunkowych dla przeładunku węgla, port nie był w możności nawet w małej części zaspokoić życzeń eksporterów węgla, tak że dla uniknięcia zupełnego zatkania portu, dowóz węgla do Gdańska z Górnego Śląska i z Zagłębia Dąbrowieckiego został ściśle skontyngentowany w ten sposób, że żaden pociąg węglowy nie mógł być wysłany w kierunku Gdańska bez pozwolenia Rady Portu i gdańskiej Dyrekcji Kolejowej. Mimo to, statki przyjeżdżające po węgiel czekały przeciętnie po kilka dni na przydział miejsc, a w porcie stało jednocześnie 30 i więcej statków, oczekujących na miejsce. Rada Portu początkowo ustawiła cztery 7-tonowe dźwigi elektryczne z chwytaczami automatycznemi na stronie północnej wolnego portu, potem zbudowała dla przeładunku węgla specjalne nadbrzeże betonowe przy Dworcu Nadwiślańskim długości 500 metrów, z czego 400 metrów o głębokości 9 metrów bezpośrednio przy nadbrzeżu. Na miejscu tem ustawiono 6 nowoczesnych żórawi siedmiotonowych i zbudowano 5 nadbrzeżnych torów wyładunkowych. Jednocześnie rozszerzony został znacznie dworzec przetokowy w Saspe. Poza tem wobec ciągłego wzrostu wywozu węgla i importu rudy, kupiono jeszcze 2 dźwigi parowe, 2 dźwigi o silnikach Diesla i 4 trzytonowe dźwigi elektryczne, które ustawiono w wolnym porcie. Jak tylko można było stwierdzić, że eksport węgla ma charakter stały, a nie przejściowy, Rada Portu przystąpiła do budowy specjalnego basenu dla węgla i rudy z funduszów specjalnie na ten cel przy pomocy Rządu

Polskiego zaciągniętej pożyczki amerykańskiej w wysokości 4 1/2 miljonów dolarów. Basen ten posiada około 1 100 m. bież. nadbrzeża betonowego o głębokości 9 m. i zaopatrzony jest w najnowocześniejsze urządzenia mechaniczne dla przeładunku węgla, polegające na wywrotnicach dla wagonów i transporterach taśmowych. Każde z takich urządzeń przeładowywać może około 400 ton węgla na godzinę. W części basenu przeznaczonej dla importu rud postawione zostały olbrzymie mosty przeładunkowe o nośności 15 i 10 ton oraz zasobniki portalowe dla naładunku wagonów i ważenia rud. Prócz tego po obu stronach basenu ustawiony został cały szereg dźwigów 7 i 10-tonowych; dla obsługi tego basenu zbudowany został zupełnie nowy olbrzymi dworzec przetokowy i cały szereg torów wyładunkowych, prowadzących do poszczególnych urządzeń. Ilość torów kolejowych w nowym basenie wynosi przeszło 33 km.

I n w e s t y c j e d l a t o w a r ó w d r o b n i c o w y c h. Urządzenia dla przeładunku i składowania towarów drobnicowych i towarów w workach były również w Gdańsku niedostateczne dla ruchu powojennego. Prócz tego urządzenia te były przestarzałe i pracowały nieekonomicznie. Rada Portu dokonała w tej dziedzinie poważnych ulepszeń, zwłaszcza w wolnym porcie, a mianowicie, zburzyła na stronie południowej cały szereg (11) starych, ciasnych, źle oświetlonych, poczęści drewnianych składów i zbudowała na ich miejscu betonowe, wielkie, żelazo-hale przeładunkowe, zaopatrzone w dźwigi najnowszego systemu, wagi automatyczne, wózki elektryczne i t. d. Obecnie po stronie południowej znajduje się 10 700 m². powierzchni składowej w takich halach, a dalsze 7 500 m². są na wykończeniu. Hale te obsługiwane są przez 10 nowych elektrycznych dźwigów 3-tonowych. Prócz tego Rada Portu urządziła dla składowania towarów w workach obszerne składy w byłej rafinerji cukru w Neufahrwasser, która została kupiona przez Radę Portu i włączona do terenu wolnego portu.

Mniejsze składy zostały zbudowane na wyspie Holm, gdzie również wielka ilość starych nieodpowiednich do składowania budynków została odnowiona i przerobiona.

Wreszcie Rada Portu zbudowała za fundusze Rządu Polskiego i gdańskiego szereg składów i dźwigów w nowo-zbudowanym basenie na Westerplatte, który przeznaczony jest wprawdzie przedewszystkiem dla transportów wojennych, lecz już od r. 1928 używany jest stale przez Radę Portu dla przeładunku towarów w workach, złomu żelaznego i t. p.

I n w e s t y c j e o g ó l n e. Rada Portu wykonała również szereg ulepszeń natury ogólnej, jak np. nowa sygnalizacja świetlna

i akustyczna nadwodna i podwodna dla statków wjeżdżających do portu, wykończenie zaczętego nadbrzeża, urządzenie drugiego basenu na wyspie Holm dla postoju berlinek i statków rzecznych, pogłębienie drogi jezdnej na Martwej Wiśle między mostem Breitenbacha a mostem kolejowym, zakup nowego łamacza lodu, zakup wzgl. budowa całego szeregu nowoczesnych statków motorowych dla służby pilotów i dla różnych gałęzi administracji portowej, zakup żórawia pływającego o nośności 25 ton, budowa całego szeregu biur dla administracji nadbrzeży (wolny port, Westerplatte, Wisłoujście i t. d.), budowa domu mieszkalnego dla pilotów i cały szereg temu podobnych drobnych, lecz ważnych inwestycyj.

Rezultaty tych ulepszeń specjalnie jaskrawo uwydatniały się w dziedzinie mechanizacji przeładunku w porcie, gdyż zamiast trzynastu po większej części przestarzałych dźwigów elektrycznych o nośności $1^1/_2$ do $2^1/_2$ ton, port zaopatrzony jest obecnie w 87 nowoczesnych dźwigów, względnie urządzeń przeładunkowych, których nośność wynosi: 3, 5, 7, 10, 15 i 25 ton i których wydajność kilkakrotnie przewyższa wydajność urządzeń przedwojennych. Z drugiej strony zasługuje na podkreślenie fakt zbudowania dużej ilości nadbrzeży o głębokości 8 do 9 m, podczas, gdy przed wojną jedynie w Kaiserhafen znajdowało się 250 m. bież. nadbrzeża o głębokości 7 m., pozostałe zaś nadbrzeża posiadały bezpośrednio przy brzegu głębokość około $4^1/_2$ m. Po wojnie zostało przez Radę Portu wybudowane około 2100 m. bież. zupełnie nowych nadbrzeży, głębokości 8 do 9 m. i kilkaset metrów o głębokościach mniejszych.

Wszystko wyżej powiedziane wskazuje dostatecznie na to, jak gołosłownym jest zarzut Senatu W. Miasta dotyczący niedostatecznej rozbudowy portu gdańskiego. Jeśli Senat ma na myśli taką rozbudowę portu gdańskiego, aby mógł pomieścić wszelki bez wyjątku obrót towarowy Polski z krajami zamorskiemi, to sprawa ta wraca znów w dziedzinę monopolu portu gdańskiego na polski handel zamorski, który zdaniem Senatu gdańskiego przysługuje gdańskiemu portowi, a czego Rząd polski nie uznaje zarówno z punktu widzenia prawnego jak i gospodarczego.

5. POLSKA POLITYKA GOSPODARCZA.

Kierunek handlu zagranicznego.

Poczynając od r. 1921, obrót towarowy w porcie gdańskim wykazuje stały wzrost zarówno przywozu jak i wywozu towarów. Wzrost ten nie tłumaczy się wyłącznie wzrostem ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą, lecz stanowi raczej zjawisko samodzielne, tłumaczące się wzrostem handlu zagranicznego Polski na drodze morskiej.

Tablica 30. Udział przywozu towarów przez port gdański w ogólnym przywozie do polskiego obszaru celnego.

Rok	Przywóz ogólny w tonach	W tem przez Gdańsk w tonach	% udziału Gdańska
1922	4 125 922	466 287	11,3
1923	3 194 207	654 929	20,5
1924	2 413 508	738 072	30,6
1925	3 410 070	690 779	20,3
1926	2 438 490	640 696	26,3
1927	4 903 060	1 517 194	30,9
1928	5 165 374	1 832 409	35,5
1929	5 087 938	1 792 951	35,0
1930 (8 mies.)	2 360 379	719 099	30,5

Źródła: Według statystyki Głównego Urzędu Statystycznego R. P. w Warszawie oraz Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Udział przywozu towarów przez port gdański w ogólnym przywozie towarów do polskiego obszaru celnego wynosił w r. 1922 zaledwie 11,3 %, w r. 1929 już 35 % (patrz tabl. 30). Udział wywozu towarowego przez port gdański w ogólnym wywozie z Polski zagranicę wynosił w r. 1922 zaledwie 5,5 %, natomiast w r. 1929 — 32,1 % (patrz tabl. 31). Ogólny obrót towarowy w gdańskim porcie w stosunku do ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą wynosi w r. 1922 — 7,4 %, w r. 1929 — 32,8 %. Na specjalne podkreślenie zasługuje, że w r. 1930 w pierwszych ośmiu miesiącach udział obrotu portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski wzrósł do 36,7 % (patrz tabl. 32).

Tablica 31. Udział wywozu towarów przez port gdański w ogólnym wywozie z polskiego obszaru celnego.

Rok	Wywóz ogólny w tonach	W tem przez Gdańsk w tonach	% udziału Gdańska
1922	9 141 597	504 411	5,5
1923	17 647 758	1 062 864	6,0
1924	15 739 829	1 636 485	10,4
1925	13 602 706	2 031 969	14,9
1926	22 303 935	5 659 605	25,4
1927	20 356 038	6 380 420	31,3
1928	20 423 562	6 783 273	33,2
1929	21 037 919	6 766 700	32,1
1930 (8 mies.)	11 972 678	4 546 202	38,0

Źródła: Według statystyki Głównego Urzędu Statystycznego R. P. w Warszawie oraz Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Tablica 32. Udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski.

Rok	Handel zagr. Polski w tonach	Obrót przez Gdańsk w tonach	% udział obrotu Gdańska
1920	4 150 126	1 838 246	44,3
1921	6 873 191	1 405 372	20,4
1922	13 267 519	970 698	7,4
1923	20 841 965	1 717 793	8,2
1924	18 153 337	2 374 557	13,1
1925	17 012 776	2 722 748	16,0
1926	24 742 425	6 300 301	25,5
1927	25 259 098	7 897 614	31,3
1928	25 588 936	8 615 682	33,7
1929	26 125 857	8 559 651	32,8
1930 (8 mies.)	14 333 057	5 265 301	36,7

Źródła: Według statystyki Głównego Urzędu Statystycznego R. P. w Warszawie oraz Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

W porównaniu z r. 1922 ogólny obrót towarowy Polski z zagranicą w r. 1929 wzrósł zaledwie dwukrotnie, podczas gdy obrót towarowy w porcie gdańskim zwiększył się bezmała dziewięciokrotnie. Mianowicie ogólny obrót polsko-zagraniczny w r. 1929 stanowił 197% obrotu z r. 1922, natomiast obrót w porcie gdańskim w r. 1929 stanowił 882% obrotu z r. 1922 (patrz tabl. 33).

Tablica 33. Wskaźniki rozwoju ogólnego obrotu towarowego.

Rok	Polska	Port Gdański
1922	100	100
1923	157	177
1924	137	244
1925	128	280
1926	186	649
1927	190	813
1928	193	889
1929	197	882

Wszystkie powyższe dane wskazują na to, że w dziesięcioletnim okresie po odzyskaniu niepodległości i uzyskaniu bezpośredniego dostępu do morza handel zagraniczny Polski skierowywał się coraz bardziej na drogę morską. Droga ta była wyzyskiwana przez Polskę jak najbardziej, gdyż od-

powiadało to interesom gospodarczym Polski oraz celom jej polityki handlowej. Droga morska stanowi bezpośrednie połączenie Polski z najbardziej odległemi krajami. Na morzu obrót towarowy Polski z zagranicą nie napotyka na żadne trudności w postaci granic celnych lub innych utrudnień obrotu międzynarodowego. Droga morska jest tańszą, niż wszelkie inne drogi komunikacyjne. Pozwala ona na nawiązanie bezpośrednich stosunków z rynkami zbytu i zakupu towarów na całym świecie.

Polska dąży do rozwoju swego handlu zagranicznego, starając się pozyskać rynki zbytu dla produktów swego przemysłu i nabywać towary niezbędne dla życia gospodarczego Polski w miejscach ich produkcji. Polska dąży do nawiązania stosunków bezpośrednich zarówno z odbiorcami jak i dostawcami. Korzystanie z drogi morskiej ułatwia powyższe cele, a taniość tej drogi zwiększa zdolność konkurencyjną dla polskich towarów i zmniejsza koszt nabycia towarów zagranicznych. Z tego też względu Polska zwróciła specjalną uwagę na handel morski widząc w swym wolnym dostępie do morza jedną z podstaw swej niepodległości gospodarczej.

Liczby obrotu towarowego przez port gdański nie są ostatecznym wyrazem możliwości rozwoju polskiego handlu zamorskiego. Cały szereg towarów, które mogłyby iść drogą morską, idzie do dziś dnia drogą lądową, która jest droższa i mniej dogodna. Gdyby cały obrót towarowy z krajami Europy, Azji, Ameryki, Afryki i Oceanji, z któremi już dziś Polska posiada stosunki bezpośrednie, skierować na drogę morską, przez porty polskie, polski handel zamorski powiększyłby się bardzo znacznie.

Potrzeby polskiego handlu.

Obecnie obrót towarowy Polski z krajami zamorskiemi przechodzi w dużym stopniu przez porty zagraniczne. W pierwszej linji wchodzą tu w grę porty niemieckie a szczególnie Brema, Hamburg, Szczecin i Królewiec. Według niemieckiej statystyki kolejowej, obejmującej wyłącznie bezpośrednie ładunki pomiędzy temi portami a Polską i nie uwzględniającej transportów łamanych w tym obrocie, wywóz przez wymienione porty z Polski do krajów zamorskich wynosił w okresie lat 1926—1928 następujące ilości towarów: w r. 1926 — 4 693 423 ton, w r. 1927 — gdzie ustał wywóz węgla polskiego przez te porty — 742 185 ton, w r. 1928 — 731 209 ton. Przywóz przez te porty w tych samych latach wynosił: w r. 1926 — 174 058 ton, w r. 1927 — 286 994 tony, i w r. 1928 — 306 134 tony (patrz tabl. 34 i 35).

Tablica 34. Przywóz do Polski przez porty niemieckie. [1]

Porty	1926	1927	1928
	w tonach		
Królewiec	11 653	25 417	14 806
Szczecin	38 129	39 609	62 523
Hamburg	70 613	146 243	160 105
Brema	53 663	75 725	68 702
Ogółem . .	174 058	286 994	306 134

Tablica 35. Wywóz z Polski przez porty niemieckie.

Porty	1926	1927	1928
	w tonach		
Królewiec	847 077	429 597	350 965
Szczecin	1 361 780	154 886	182 111
Hamburg	1 967 021	144 229	176 626
Brema	517 545	14 473	21 507
Ogółem . .	4 694 423	742 185	731 209

Źródło: Statystyka kolejowa Rzeszy Niemieckiej.

Z powyższego widać, że przeszło miljon ton towarów uchwyconych przez statystykę kolejową niemiecką przechodzi rocznie przez 4 porty niemieckie, które wymieniliśmy. Gdy doliczyć tutaj towary, które przeszły przez te porty w komunikacji łamanej, liczba ta wzrosłaby do około 1 400 000 ton. Są to towary wysokowartościowe, odgrywające bardzo dużą rolę w polskim bilansie handlowym i płatniczym. W interesie gospodarczym Polski leży, aby te towary przyciągnięte zostały do portów polskich.

W tym celu konieczne jest rozbudowanie w Polsce potrzebnego aparatu handlu morskiego. Posługiwanie się wyłącznie portem gdańskim dla celów tej polityki nie wystarcza. Państwo o 31 miljonach ludności jakiem jest Polska, o coraz bardziej rozwijającem się życiu gospodarczem, wykazującem pomimo nieuniknionych okresów kryzysu stałą linję rozwojową wzwyż i opierające swój rozwój w znacznym stopniu na polityce morskiej, nie może posługiwać się wyłącznie jednym portem, gdyż groziłoby to ujemnemi konsekwencjami nie dającemi się nawet w obecnej chwili przewidzieć.

[1]) Szczegółową analizę ruchu towarowego w przywozie i wywozie polskim przez niemieckie porty znajdujemy w tablicach opracowanych przez J. Butlera, patrz „Walka konkurencyjna między polskiemi a niemieckiemi portami". (*Polska Gospodarcza*, z. 40, 1930 r.).

Porównanie z innemi krajami.

Wydaje się rzeczą wskazaną porównać tu sytuację Polski ze stanem istniejącym w innych państwach pod względem ilości portów państwa te obsługujących. Nie będziemy brali pod uwagę tego rodzaju państw, wybitnie morskich, jak Danja, Francja, Holandja, Italja, Portugalja i t. p. nie mówiąc już o Anglji, będącej wyspą, lub o krajach Skandynawskich, korzystających faktycznie wyłącznie z drogi morskiej, lecz zatrzymamy się na innych krajach europejskich, jak Estonja, Łotwa, Jugosławja, Bułgarja i Rumunja, których sytuacja jest bardziej zbliżona do Polski. Wymienione ostatnio kraje, podobnie jak Polska, są krajami, częściowo dopiero wstępującemi na drogę rozwoju ekonomicznego, a jednocześnie uprawiającemi, jak Polska, obrót towarowy zarówno drogą lądową, jak i morską.

Porównanie tych krajów z Polską pod względem obszaru, ludności i obrotu towarowego z zagranicą da nam następujący obraz:

Kraje	Obszar w km².	Ludność w tys.	Obrót towarowy z zagranicą w milj. mk. niemieckich
Bułgarja	105 329	5 500	401,8
Estonja	47 549	1 150	390,0
Jugosławja . . .	248 987	12 500	1 052,3
Łotwa	65 791	1 900	460,8
Rumunja . . .	249 967	17 500	1 716,2
Polska	388 390	30 750	2 757,9

Zbadajmy kolejno, jaką ilością portów dysponuje każde z wymienionych państw.

Bułgarja ustępująca Polsce pod względem obszaru 3,7-krotnie, posiadająca ludność 5,6 razy mniejszą, obrót zaś towarowy bezmała siedmiokrotnie mniejszy, dysponuje dunajskim portem Ruszczukiem, a poza tem portami Burgas i Warna, jest więc pod względem obsługujących ją portów w sytuacji bez porównania lepszej, niż Polska.

Estonja jest względem obszaru — przeszło 8 razy, a pod względem ludności — bezmała 27 razy mniejsza od Polski, posiada obrót towarowy z zagranicą 7 razy mniejszy, niż Polska, natomiast dysponuje całym szeregiem portów, jak Tallin, Loksa, Parnawa, Kunda, Narwa, Paldiski i t. p.

Jugosławja, o połowę mniejsza od Polski, posiadająca ludność $2^1/_2$ razy mniejszą, handel zagraniczny 2,7 razy mniejszy niż Polska, korzysta z szeregu własnych portów, jak Split, Gruż (Dubrownik), Sibenik, Susak, Bar, Vranjica i t. p.

Łotwa, 6 razy mniejsza od Polski, o ludności 16 razy mniejszej, posiadająca obrót z zagranicą 6 razy mniejszy, niż Polska, dysponuje portami: Ryga, Libawa, Windawa oraz całym szeregiem mniejszych portów.

Rumunja, $1^1/_2$ razy mniejsza, o ludności, stanowiącej 57 % ludności Polski, której handel zagraniczny wynosi 62 % handlu polskiego, posiada porty morskie: Konstanca, Sulina i w delcie Dunaju: Brailę i Galac oraz szereg mniejszych, przyczem nosi się z zamiarem rozbudowy swych portów morskich: Balcic i Mangalja.

Wszystkie więc wyżej wspomniane państwa, o mniejszym obszarze ludności i obrocie z zagranicą, posiadają po kilka portów, umożliwiających im należyty rozwój gospodarczy i korzystanie z drogi morskiej.

Słusznem będzie również przeprowadzenie porównania z innemi państwami, które, znajdując się w ostatniem stuleciu w korzystniejszych, niż Polska, warunkach politycznych i gospodarczych, wyprzedziły ją pod względem rozwoju handlu morskiego. Do tych państw zaliczyć musimy m. i. Niemcy, najbliższego sąsiada Polski.

Niemcy, łącznie z zagłębiem Saary, posiadają 470 671 km², są więc 1,2 razy większe od Polski. Posiadają one 63 180 tys. ludności, czyli dwukrotnie więcej, niż Polska. Ich handel zagraniczny wynosił w r. 1928 ogółem 26 300 miljonów mk. niem., był więc 9,5 razy większy od polskiego. Jednakowoż obrót drogą morską w obrocie zagranicznym w r. 1927 wyniósł tylko 41 464 tys. ton, nie zwiększając się zbytnio w następnych latach, podczas gdy obrót Polski drogą morską wyniósł w roku 1929 ogółem 11 058 tys. ton, czyli, że obrót portów niemieckich był tylko 3,8 razy większy.

Wiadomo natomiast, że Niemcy dysponują bardzo znaczną ilością portów, że wymienimy tu tylko: Bremę, Emden, Hamburg, Harburg, Królewiec, Lubekę i Szczecin, jako ważniejsze porty oraz Altonę, Brake, Duisburg, Flensburg, Husum, Kilonję, Nordeham, Rostok, Wilhelmshaven i Wismar, jako wykazujące mniejsze liczby obrotu towarowego.

Cóż dopiero wspominać o tak szczęśliwym kraju, jak Italja, posiadającym mniejszą powierzchnię (310 138 km²), niż Polska, nieco większą liczbę ludności (około 41 miljonów), wykazującym obrót z zagranicą w wysokości ogółem 8 058 miljonów marek niemieckich (Polska — 2 758 miljonów mk.), lecz posiadającym, nie licząc wysp do niej należących, następujące ważniejsze porty: nad morzem Liguryjskiem — Porto, Maurizio, Savonę, Genuę, Spezia i Livorno; nad morzem Tyrreńskiem — Civita Vecchia i Neapol;

w zatoce Taranto: Taranto i Bari, nad Adrjatykiem — Brindisi, Ankonę, Wenecję, Fiume i Triest. Razem wyliczyliśmy 13 portów, z których do najważniejszych należą: Genua, Neapol, Triest i Wenecja.

Polska posiadając dostęp do morza przez port gdański, zagwarantowany jej Traktatem Wersalskim, posiada jednocześnie swój własny brzeg morski, który w imię swoich żywotnych interesów gospodarczych może i musi wykorzystywać jako swój wolny i bezpośredni dostęp do morza. Pełnię swoich celów polityki gospodarczej Polska może osiągnąć tylko wówczas, gdy będzie się posługiwała zarówno portem gdańskim, jak i dostępem przez swój własny brzeg morski, gdzie w swoich posunięciach nie jest skrępowana w niczem.

Aparat handlowy i flota.

Obok konieczności posiadania dostatecznej liczby portów, mogących należycie obsłużyć handel zamorski, konieczne jest również posiadanie należycie rozbudowanego i zorganizowanego aparatu handlowego. Ten aparat handlowy Polska musi stworzyć wzgl. rozwinąć, stwarzając uprzednio konieczne warunki do należytego i niczem nieskrępowanego rozwoju tego aparatu handlowego.

Wreszcie Polska musi stworzyć swą własną flotę handlową, która obsługiwałyby polski handel zamorski, gwarantując mu jednocześnie niezależny i nieskrępowany rozwój. Stworzenie tej floty leży również w bezpośrednim interesie polskiego handlu zagranicznego.

Wszystkie powyższe względy sprawiły, że Polska obok przyznanego jej dostępu do morza przez port gdański uznała za konieczne wybudowanie drugiego portu w Gdyni, któryby wraz z portem gdańskim umożliwił jej realizowanie wytycznych polskiej polityki morskiej. Budowa portu w Gdyni, rozpoczęta na większą skalę w r. 1924, prowadzona była w ten sposób, że port w Gdyni w miarę ukończenia poszczególnych jego części był natychmiast oddawany do eksploatacji. Jak wielką była potrzeba budowy tego drugiego portu dowodzi okoliczność, że poszczególne nabrzeża natychmiast po wykończeniu były obejmowane przez oczekujące przedsiębiorstwa i niezwłocznie eksploatowane. Nie była to więc budowa na zapas, lecz budowa pod naciskiem potrzeb bieżących. Od pierwszej chwili port w Gdyni zaczął przyjmować i wysyłać ładunki wykazując stały wzrost obok jednoczesnego wzrostu obrotu towarowego w porcie gdańskim.

Zarówno port w Gdyni, jak i port gdański są dla dalszego rozwoju życia gospodarczego Polski bezwarunkowo potrzebne. Spra-

wa sposobu wykorzystania obu portów jest rzeczą polskiej polityki gospodarczej.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że w swoim czasie, kiedy zawarty został układ polsko-gdański z dnia 1 września 1923 r., w cz. II (cło) pod p. 3 zamieszczone zostało następujące postanowienie:

3. Polskie ustawodawstwo celne i polskie taryfy celne są wyrazem potrzeb tego kraju i jego polityki gospodarczej, o której stanowić może tylko Polska. Potrzeby ekonomiczne Gdańska, w sprawach celnych stanowią jeden z czynników polskiej polityki gospodarczej.

Podobnie i w danym wypadku zarządzenia Polski w dziedzinie polityki morskiej są wyrazem jej potrzeb i jej polityki gospodarczej. Port gdański jest jednym z czynników tej polityki.

Rząd polski w ustawach i w swej taryfie celnej chroni według możności interesy W. Miasta Gdańska (Umowa Warszawska art. 197 p. 5). Podobnie w dziedzinie swojej polityki morskiej Rząd Polski uwzględnia interesy portu gdańskiego.

Pretensje Gdańska do monopolu.

Senat W. Miasta podaje budowę przez Polskę własnego portu w Gdyni jako powód rzekomego cofania się gospodarczego Gdańska. Jest to jedyny zarzut, który został szerzej rozwinięty w części gospodarczej gdańskiego uzasadnienia.

Czytając to uzasadnienie, bardzo szybko można dojść do wniosku, że cała argumentacja Senatu opiera się na tezie o przysługującym Gdańskowi rzekomo monopolu handlu zamorskiego Polski. Wszystkie zestawienia statystyczne, mające wykazać upadek portu gdańskiego, skonstruowane są w ten sposób, że polski handel zamorski, idący przez porty polskie (porty zagraniczne są tu pominięte zupełnem milczeniem) uważany jest jako coś, co przysługuje bezspornie i wyłącznie tylko portowi gdańskiemu. Każdy statek zawijający do Gdyni, każda tona towaru przechodząca przez port w Gdyni uważane są jako efektywna strata dla portu gdańskiego, jako uszczerbek dla tego portu, jako naruszenie jego prawa, jako pokrzywdzenie portu gdańskiego.

Wychodząc z tego założenia, Senat W. Miasta mierzy ruch okrętowy i obrót towarowy w gdańskim porcie oraz ich postęp nie według obrotu w którymkolwiek z lat poprzednich, lecz według globalnego obrotu przez Gdańsk i Gdynię razem wziętych, wyprowadzając następnie, ile z tego globalnego obrotu, przysługującego zdaniem Senatu portowi gdańskiemu w 100%, pozostało w każdym roku w udziale portowi gdańskiemu. Oczywiście, że w ten sposób, zamiast wykazać, że ilość statków zawijających do portu gdańskiego, która

w r. 1924 wynosiła 3 312 statków, w r. 1929 podniosła się do 5 396 — czyli wzrosła ze 100 do 163,92% — Senat W. Miasta Gdańska otrzymuje jako rezultat, że ta ilość statków w r. 1924 wynosiła 99,20% ogółu statków, jakie zawinęły do Gdańska i Gdyni, a w r. 1929 zmniejszyła się do 77,79% ogółu tych statków.

Podobnie przedstawia się zestawienie, dotyczące obrotu towarowego w gdańskim porcie. Zamiast wykazać, że obrót towarowy przez port gdański w r. 1929 wzrósł w stosunku do obrotu towarowego w r. 1924 ze 100 do 360,47%, Senat W. Miasta wykazuje, że obrót ten w r. 1924 wynosił 99,59% ogólnego obrotu przez Gdańsk i Gdynię razem wziętych, zaś w r. 1929 zaledwie 75,20% tego wspólnego obrotu. W zupełnie analogiczny sposób zbudowane są również inne tablice statystyczne załączone do noty Senatu W. Miasta Gdańska.

Również z tej zasady monopolu portu gdańskiego wychodzi Senat W. Miasta, mówiąc o stratach w dochodach za opłaty portowe wskutek tego, że obok portu gdańskiego istnieje również port w Gdyni. I w danym wypadku uważa Senat, że każdy statek, który zawinął do Gdyni a nie do Gdańska, i uiścił w Gdyni opłatę portową, odebrany został Gdańskowi bezprawnie. To samo zapatrywanie możemy znaleźć w całym szeregu innych punktów poruszonych przez Senat W. Miasta Gdańska, jak np. w dziedzinie emigracji, zatrudnienia robotników portowych i t. p.

Jest rzeczą zupełnie oczywistą, że wszystkie te zarzuty, oparte na zasadniczej tezie o monopolu portu gdańskiego na polski handel zamorski, nie są żadnym dowodem, gdyż zgóry przesądzają sprawę, czy Gdańskowi tego rodzaju monopol wogóle przysługuje. Rząd Polski nie może dopatrzeć się żadnych podstaw do tego rodzaju roszczeń Gdańska i kwestjonuje zasadniczo dopuszczalność takiego zapatrywania się na budowę i wyniki budowy portu w Gdyni.

Suwerenne prawa Polski.

Rząd Polski posiada niezaprzeczalne prawo budowy innych portów na własnem terytorjum i prawo to w imię żywotnych interesów gospodarczych Polski wykorzystuje. Powziąwszy raz, po dokładnem zanalizowaniu potrzeb gospodarczych Polski, decyzję zbudowania portu w Gdyni, któraby obok Gdańska obsługiwała obrót towarowy z krajami zamorskiemi, Rząd Polski musiał siłą rzeczy zastosować również wszelkie środki, aby w początkowym okresie budowy i istnienia Gdyni zapewnić jej oraz osiedlającym się w niej przedsiębiorstwom odpowiednie warunki egzystencji. Jest rzeczą dostatecznie zrozumiałą, że praca oraz istnienie przedsiębiorstw w nowobudującym się porcie, nie posiadającym jeszcze ani brzegów,

ani urządzeń, ani składów, ani dróg kolejowych, ani wreszcie domów i ulic jest rzeczą bynajmniej nie łatwą i wymagającą nadzwyczajnych wysiłków ze strony zainteresowanych czynników.

Każde z państw, pragnąc osiągnąć zamierzone cele, leżące w ogólnym interesie gospodarczym kraju, nie waha się przyjść z pomocą zainteresowanym lub współdziałającym czynnikom, nie szczędząc wysiłków ani nawet ofiar. Nowopowstające przemysły korzystają ze specjalnej ochrony celnej, często z ulg podatkowych lub wręcz z subwencyj państwowych oraz z pomocy państwowej w najrozmaitszych postaciach. Nowopowstające dziedziny gospodarcze, posiadające znaczenie państwowe, wszędzie i na całym świecie korzystają z pomocy publicznej, mającej dopomóc poczynaniom prywatnym. Nic innego nie znaczą wszelkie ulgi i pomoce ze strony Rządu Polskiego, udzielane przedsiębiorstwom prywatnym, osiadającym w Gdyni i rozpoczynającym tam swą pracę pionierską.

Pomoc państwowa udzielana jest oczywiście tylko wówczas, gdy dana jednostka prywatna przez swą działalność przyczyni się do osiągnięcia zamierzonego przez państwo celu. Może to przejawiać się w postaci wznoszenia budowli, powoływania do życia przedsiębiorstw, przyczyniających się do realizacji państwowych zamierzeń, budowania w danym konkretnym wypadku urządzeń portowych, zakładów przemysłowych, tworzenia nieistniejących dotychczas linij okrętowych i t. p. Takąż pomoc zastosował również Rząd Polski przy realizacji postanowionej budowy portu i miasta Gdyni.

Wszystkie te środki zastosowane zostały w dziedzinach, gdzie W. Miasto Gdańsk posiada swobodę działania w sposób analogiczny w odniesieniu do przedsiębiorstw osiedlających się w Gdańsku. Ułatwienia przyznawane przez Rząd Polski nie robią różnicy pomiędzy przedsiębiorstwami lub osobami takiego czy innego pochodzenia, czy obywatelstwa. Również przedsiębiorstwa gdańskie traktowane są zupełnie narówni z przedsiębiorstwami polskiemi. Wszak sam Senat W. Miasta Gdańska twierdzi, że poszczególne przedsiębiorstwa gdańskie otworzyły swe filje w Gdyni lub nawet przeniosły się z Gdańska do Gdyni. Przedsiębiorstwa te nie napotykają więc w Gdyni na żadne przeszkody. Stanowi to jaskrawe przeciwieństwo do postępowania władz gdańskich, które napływ polskiego kupiectwa do portu gdańskiego starały się wszelkiemi dostępnemi środkami utrudnić lub też wogóle uniemożliwić.

Nie odpowiada natomiast prawdzie, że Polska stosuje również tego rodzaju środki w innych dziedzinach, gdzie mogłoby się przejawiać nierówne traktowanie Gdańska i Gdyni, a gdzie decyzja leży w rękach Rządu Polskiego. W szczególności nie odpowiada rzeczy-

wistości aby Rząd Polski udzielił jakichkolwiek obietnic firmom zagranicznym w dziedzinie ulg celnych, o ileby towar był przywożony przez port w Gdyni, natomiast odmawiał udzielania takich ulg w razie przywozu tych towarów przez port gdański.

Zupełnem też niezrozumieniem celów Rządu Polskiego jest postawienie zarzutu dotyczącego powołania do życia państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska". Jak zaznaczono przedtem, stworzenie własnej floty handlowej było jednym z zasadniczych punktów polskiej polityki gospodarczej i polityki morskiej w szczególności. Własna flota handlowa ma za zadanie zagwarantowanie swobodnego rozwoju polskiego handlu zamorskiego zarówno przez Gdańsk, jak Gdynię oraz odgrywa dużą rolę w zamierzeniach Polski w dziedzinie naprawy bilansu płatniczego. Statki P. P. „Żegluga Polska" obsługują tak samo chętnie port gdański jak i Gdynię, nie czyniąc żadnych różnic w obliczaniu frachtów morskich. Wobec tego jest rzeczą zupełnie niezrozumiałą, w jaki sposób Senat W. Miasta Gdańska mógł dojść do wniosku, że statki tego przedsiębiorstwa mają między innemi służyć po to, aby zdolność konkurencyjną Gdyni wzmocnić przez uprawnianie „dumpingu" frachtów. Co więcej, dotychczasowe lata wykazały, że statki przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" częściej odwiedzały port w Gdańsku niż port w Gdyni. W r. 1927 Gdynia odwiedzana była 48 razy, Gdańsk — 59. W r. 1928 Gdynia — 91 razy, Gdańsk — 98. W r. 1929 Gdynia — 77, Gdańsk 102. Wobec tych liczb można byłoby raczej twierdzić, o ileby taki argument wogóle miał być użyty, że statki tego przedsiębiorstwa bardziej popierały Gdańsk niż Gdynię.

Znamienną rzeczą jest, że występując przeciwko budowie Gdyni i korzystaniu przez Polskę z tego portu, Senat Wolnego Miasta pomija zupełnem milczeniem sprawę konkurencji portów niemieckich. Senat zupełnie wyraźnie ogranicza swe zainteresowanie wyłącznie tylko do ładunków przechodzących poza Gdańskiem, przez Gdynię, domagając się rozstrzygnięcia, że Rząd Polski obowiązany jest:

> ...poczynić wszelkie konieczne zabiegi, szczególnie w dziedzinie taryf kolejowych, aby ta część obrotu towarowego, ruchu pasażerskiego z Polski i do Polski oraz ruchu tranzytowego przez Polskę, która nie idzie przez granicę lądową, była przeładowywaną w porcie gdańskim.

Wystąpienie Senatu Wolnego Miasta wymierzone jest wyraźnie przeciwko Gdyni i prawu Polski do swobodnego wykorzystywania swego dostępu do morza.

Argumentacja Senatu w dziedzinie ruchu towarowego przez Gdańsk oparta jest głównie na danych statystycznych, dotyczących

ostatnich miesięcy. Gdańsk nie bierze pod uwagę dłuższych okresów, co dla wyciągania uzasadnionych wniosków jest bezwarunkowo konieczne. Nie jest dopuszczalnem operowanie statystyką z okresu kryzysu gospodarczego dla wysuwania zasadniczych twierdzeń, mających decydować trwale w pewnej dziedzinie gospodarczej. Ten wzgląd należy mieć również na uwadze przy rozpatrywaniu argumentacji gdańskiej.

Istotne przyczyny kryzysu.

Wskazując na Gdynię, jako przyczynę różnych trudności gospodarczych w Gdańsku, Senat Wolnego Miasta zapomina o istotnych przyczynach możliwego istnienia tych trudności, gdzie przyczyny te leżą całkowicie w dziedzinie polityki Senatu. Jeśli istotnie zmniejszyły się ceny gruntów i innych nieruchomości, oraz wysokość ceny mieszkań, to wydaje się, że w pierwszej linji przyczyną tego mogą być utrudnienia przy nabywaniu tych nieruchomości, nierentowność budowy nowych budowli wskutek istniejących obecnie kosztów budowlanych i wreszcie powstrzymywanie lub uniemożliwianie dopływu do Gdańska polskiego kupiectwa i swobodnej jego działalności.

Tak samo przedstawia się sprawa gospodarki finansowej W. Miasta, gdzie Senat twierdzi jakoby „ujemne skutki rozbudowy Gdyni musiały się odbić na całokształcie zagadnień finansowych i podatkowych W. Miasta". Twierdzenie to jest zupełnie gołosłowne. Niepomyślna sytuacja finansowa Skarbu gdańskiego jest zjawiskiem starem i datuje się od r. 1925, t. j. z okresu, kiedy rozpoczętc dopiero budowę portu w Gdyni.

Okres silnej depresji gospodarczej w drugiej połowie 1925 r., dający się odczuć nietylko w Polsce, lecz w całej Europie Środkowej wpłynął również ujemnie na sytuację finansową Skarbu gdańskiego, nadwerężonego w dodatku rozrzutną gospodarką ówczesnych Senatów. Główną przyczyną kryzysu finansowego w Gdańsku była nadmierna liczba urzędników, w dodatku wysoko wynagradzanych oraz wysokie świadczenia socjalne. Organy gdańskiej prasy gospodarczej uskarżały się nieraz na gospodarkę finansową Wolnego Miasta, wskazując również na wyżej wspomniane przyczyny.

Ogólne sumy budżetów gdańskich za poszczególne lata wykazują stałą tendencję rozwojową (patrz tabl. 36). Suma wydatków roku budżetowego 1929/30 w porównaniu z rokiem 1924/25 wzrosła do przeszło 157%. Wzrost sumy budżetów W. Miasta Gdańska tłumaczy się przedewszystkiem tendencją ku zwiększaniu wydatków.

Wskutek mało przezornej gospodarki Senatu wybuchł na początku roku 1926 kryzys finansowy Gdański. W okresie tym Senat

Tablica 36. Dochody i wydatki Gdańska
według budżetów i preliminarzy za lata 1924/25—1929/30 (w tys. guld. gd.).

Okres	Dochody	Wydatki
1924/25	81 123	81 132
1925/26	113 709	113 709
1926/27	112 050	119 145
1927/28	113 209	113 209
1928/29	118 654	118 654
1929/30	127 994	127 994

pożyczał w prywatnych instytucjach finansowych miljonowe sumy wysoko oprocentowane na wypłacanie pensji urzędnikom. Stojąc przed obliczem katastrofy finansowej Senat W. Miasta zwrócił się do Ligi Narodów z prośbą o zbadanie przyczyn kryzysu oraz o udzielenie pomocy przy uzyskaniu pożyczki. Komitet Finansowy Ligi Narodów po dokładnem zbadaniu przyczyn kryzysu zalecił już w roku 1926 przedewszystkiem reorganizację aparatu administracyjnego w kierunku redukcji nadmiernej liczby urzędników oraz ich płac jako też zmniejszenie świadczeń socjalnych.

W r. 1927 Gdańsk uzyskał pożyczkę sanacyjną, a jednocześnie Polska zgodziła się na zagwarantowanie minimum dochodów celnych W. Miasta. Ten fakt oraz przeprowadzone redukcje wydatków umożliwiły Senatowi przez krótki okres czasu wyrównanie wydatków z dochodami. Zmniejszenie się wydatków uwydatniło się przejściowo w budżecie za rok 1927/28, gdzie wprowadzono pewne oszczędności, jednak następne lata znów wykazały tendencję do wzrostu wydatków. Rzecz prosta, że po wyczerpaniu rezerw finansowych, uzyskanych z pożyczki zagranicznej, Gdańsk ponownie znalazł się w roku bieżącym w sytuacji podobnej do roku 1926.

Ostatnio zaciągnięta pożyczka zagraniczna w związku z wydzierżawieniem monopolu zapałczanego zużyta zostanie na pokrycie niedoborów w gospodarce finansowej Senatu.

Jak widać z powyższego, sytuacja finansowa W. Miasta nie łączy się bynajmniej z budową portu w Gdyni, natomiast przyczyn istniejącego stanu rzeczy szukać należy w wewnętrznych stosunkach W. Miasta i jego nieoględnej gospodarce finansowej.

Tendencyjność zarzutów.

Wszystko, co powiedziano wyżej, wskazuje na to, że argumenty Senatu W. Miasta, pragnąc widzieć w polskiej polityce morskiej przyczynę rzekomych trudności gospodarki w Gdańsku, są jednostronne, o zupełnie wyraźnej tendencji i obfitujące w błędy i nieścisłości. Cała argumen-

tacja Senatu W. Miasta nastawiona jest na wskazanie, że budowa przez Polskę portu w Gdyni jest groźnem niebezpieczeństwem dla portu gdańskiego i życia gospodarczego W. Miasta. Twierdzenia swoje Senat gdański opiera na zgóry powziętej zasadzie, że W. Miastu Gdańskowi przysługuje monopol na polski handel morski, przechodzący dziś nietylko przez Gdańsk, lecz również przez drugi port polski — Gdynię.

Poruszone przez Gdańsk zagadnienia należy rozpatrywać na płaszczyźnie daleko szerszej. Jeśli Gdańskowi zależeć będzie na dalszym rozwoju portu gdańskiego i życia gospodarczego w Gdańsku, winien on oprzeć swoją politykę na szerszej ocenie sytuacji i wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które mają wpływ na sytuację gospodarczą Gdańska.

Prostując błędy i nieścisłości w argumentacji Gdańska, wskazaliśmy jednocześnie na te ważniejsze czynniki, które winnyby być wzięte tu pod uwagę.

ROZDZIAŁ VI.

Replika Senatu Wolnego Miasta Gdańska.

Konkurencja Gdyni.

W dniu 26 sierpnia 1930 r. Senat W. Miasta Gdańska złożył Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów replikę zawierającą uwagi ogólne, uwagi w sprawie konieczności istnienia 2-ch portów oraz wywody prawne. Do repliki dołączony został specjalny memorjał zawierający odpowiedź na polski memorjał gospodarczy.

Senat W. Miasta Gdańska stara się przedewszystkiem odeprzeć twierdzenie Rządu Polskiego, jakoby wystąpienie gdańskie stanowiło atak na polityczną i gospodarczą niezależność Państwa Polskiego oraz na jego prawo do swobodnego rozwoju i oświadcza, że wystąpienie to spowodowane zostało koniecznością obrony przed konkurencją Gdyni, popieranej przez Rząd Polski przy pomocy polityki merkantylistycznej. Odwracając sytuację, Gdańsk twierdzi, że postępowanie Polski stanowi atak na polityczną i gospodarczą niezależność Gdańska i jego swobodny rozwój.

Gdańsk zaprzecza, aby niepomyślne objawy dające się zauważyć w gdańskiem życiu gospodarczem spowodowane zostały przez ogólny kryzys gospodarczy, natomiast jest zdania, że przyczyną rzekomego upadku Gdańska jest systematyczne odciąganie obrotu towarowego z portu gdańskiego do Gdyni.

Wreszcie Senat stwierdza, że chociaż w swoim wniosku z dnia 9 maja 1930 r. zobrazował pokrótce ogólne położenie gospodarcze Gdańska a w szczególności jego portu przed wojną i obecnie, to jednak ,,nie było zamierzone wciąganie spraw dotyczących obecnego położenia gospodarczego Gdańska do sporu toczącego się na skutek wniosku Wolnego Miasta Gdańska z dnia 9 maja 1930 r.“.

,,Pytanie“, pisze Senat: ,,jakiego rozwoju doznał Gdańsk na skutek gospodarczej łączności z Polską, lub też mógł doznać, nie ma poprostu nic wspólnego z rozważeniem niniejszego sporu“.

Jedynie w celu uzupełnienia obrazu, jak pisze Senat, zostaje dołączony do jego repliki specjalny załącznik, zawierający również uwagi gospodarcze.

W swoich uwagach dotyczących konieczności posiadania przez Polskę dwóch portów Senat stwierdza, że w r. 1929 obrót morski przez Gdańsk i Gdynię razem wynosił 11 383 000 ton, podczas gdy zdolność przepustowa samego Gdańska wynosi 12 000 000 ton, Gdyni zaś 10 000 000. Z chwilą gdy zdolność przepustowa Gdyni wzrośnie do 15 000 000 ton, ogólna zdolność obu portów wzrośnie do 27 000 000 ton. Stąd Senat konkluduje, że aby Gdynia i Gdańsk zostały całkowicie zatrudnione, polski handel zamorski musiałby się podwoić.

Senat jest zdania, że pomimo dotychczasowego rozwoju handlu morskiego przez Gdańsk i Gdynię nie należy oczekiwać dalszego wzrostu tego handlu. Dotychczasowy rozwój spowodowały specjalne okoliczności, które nie potrwają czas dłuższy, a które częściowo nawet już odpadły. Temi specjalnemi okolicznościami były polsko-niemiecka wojna celna oraz kryzys w angielskim przemyśle węglowym.

Wskutek wojny celnej z Niemcami część towarów sprowadzanych przedtem z Niemiec zakupywana jest obecnie w innych krajach, co dało możność skierowania części tego przywozu na drogę morską. Również w wywozie, niektóre towary, jak np. drzewo, skierowały się na rynki zamorskie zamiast do Niemiec. Zdaniem Senatu, po zawarciu traktatu handlowego z Niemcami sytuacja ta zmieni się zasadniczo. Senat powołuje się tu na zmianę, jaka zaszła w eksporcie drzewa, które już na zasadzie umowy prowizorycznej skierowało się zpowrotem do Niemiec. Senat jest zdania, że wywóz drzewa do innych krajów niema widoków powodzenia, wobec konkurencji drzewa rosyjskiego na rynku światowym.

Jeszcze silniejszy wpływ na kierunki polskiego wywozu posiadał rzekomo kryzys w angielskim przemyśle węglowym, który umożliwił Polsce zdobycie rynków skandynawskich. Węgiel jest najważniejszym czynnikiem w polskim wywozie drogą morską. Wywóz innych towarów nie wykazuje rozwoju, a niema jakoby żadnych widoków, aby przyszły rozwój kształtował się bardziej pomyślnie. Stąd Senat W. Miasta wnosi, że dotychczasowy rozwój polskiego eksportu drogą morską bynajmniej nie daje podstaw do twierdzenia, aby Polsce potrzebne były dwa porty.

Dalej replika gdańska twierdzi, że Polska posiada zupełnie wyraźny charakter kraju kontynentalnego. Na 4 302 kilometry granic, granice lądowe stanowią 4 165 km. Położenie geograficzne Polski powoduje zdaniem Senatu, że polski handel zagraniczny musi w bardzo znacznym stopniu składać się z obrotów z krajami sąsied-

niemi, a więc przez granicę lądową. Należy jakoby liczyć się z tem, że w przyszłych latach obrót z Niemcami osiągnie co najmniej stan z r. 1924, kiedy obrót ten stanowił 34,4% przywozu i 43,2% wywozu Polski. Poza tem Senat uważa, że w niedalekiej przyszłości należy liczyć się również z nawiązaniem stosunków gospodarczych z Rosją. Z chwilą kiedy, zwiększy się handel przez granice lądowe, handel morski zmniejszy się w odpowiednim stopniu.

Zdaniem Senatu, również ściągnięcie poważniejszej części ładunków z portów zagranicznych, a zwłaszcza niemieckich, byłoby trudne, a to ze względu na geograficzne położenie niektórych części Polski wobec tych portów oraz ze względu na szczególną wydajność tych portów pod względem szybkiej ekspedycji. („Besondere Leistungsfähigkeit dieser Häfen für schnelle Expedition").

Wreszcie Senat zastanawia się nad kwestją, czy można spodziewać się wzrostu polskiego handlu morskiego na skutek wzrostu ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą, dochodząc do zaprzeczenia tej możliwości, gdyż zdaniem Senatu z pośród ważniejszych towarów wywóz drzewa z Polski przekracza już dziś racjonalne rozmiary, nie można też liczyć na wzrost eksportu węgla, przy innych zaś towarach, na zasadzie dotychczasowych doświadczeń możnaby liczyć tylko na bardzo powolny wzrost obrotu. W konkluzji, Senat zastrzegając się przed zarzutem pesymistycznego oceniania możliwości rozwoju polskiego życia gospodarczego, dochodzi jednak do wniosku, że nie można oczekiwać takiego wzrostu polskiego handlu zagranicznego, przy którym obecna zdolność przepustowa Gdańska i Gdyni zostałaby choć w przybliżeniu wykorzystana.

Zaprzeczając gospodarczej konieczności budowy portu w Gdyni, Senat odrzuca jednocześnie dopuszczalność porównywania położenia Polski z innemi krajami, dysponującemi kilkoma portami. Senat twierdzi, że w innych krajach istnienie kilku portów tłumaczy się względami geograficznemi lub historycznemi oraz że w obecnych czasach istnieje wszędzie dążenie do koncentracji i racjonalizacji portów, nie zaś do decentralizacji, powołuje się przy tem na przykład Czechosłowacji, która, pomimo że przysługuje jej prawo posiadania Wolnej Strefy w dwóch portach niemieckich, ogranicza się do korzystania z wolnej strefy w jednym tylko porcie, a mianowicie w Hamburgu.

Ma to dowodzić, że również i dla Polski istnienie dwóch portów nie jest niczem uzasadnione.

W rezultacie Senat twierdzi, że budowa Gdyni prowadzona jest tylko po to, aby zgnębić Gdańsk oraz wyłączyć go jako „obcy element" z obrotu towarowego Polski.

Następnie replika gdańska powraca do wysuniętej już w pierwotnym wniosku tezy, że Rząd Polski sztucznie odciąga ruch towarowy od Gdańska na rzecz Gdyni. Jednocześnie stara się udowodnić, że rozwój Gdyni odbywa się kosztem zmniejszenia się obrotu towarowego w porcie gdańskim. Stanowisko swoje Senat streszcza w następujących słowach:

,,Teza Rządu Polskiego o konieczności istnienia dwóch portów jest niesłuszna. Ani obecny, ani też prawdopodobny przyszły rozwój polskiego handlu zagranicznego w ogólności, morskiego zaś w szczególności nie uzasadniają tej tezy. Istnienie większej liczby portów w innych krajach nie daje tu żadnej podstawy. Istotnie rozwój obrotu w porcie gdyńskim obala tę tezę, gdyż rozwój ten odbywa się kosztem Gdańska. Port w Gdańsku wystarcza zupełnie, aby sprostać całemu obecnemu handlowi zamorskiemu Polski, idącemu przez wybrzeże polsko-gdańskiego obszaru celnego. Gdańsk może jednak wystarczyć nawet wówczas, gdyby handel zagraniczny Polski się zwiększył. Port ten posiada już obecnie zmodernizowane urządzenia i jest do pewnego stopnia usystematyzowany. Nadaje się też ze wszech miar do dalszej rozbudowy. Wszystkie urządzenia zbudowane przez Polskę w Gdyni, mogłyby pomieścić się w Gdańsku. Ponadto pozostaje w Gdańsku nieograniczona przestrzeń dla dalszej rozbudowy. Mimo to, Polska obstaje przy swoim zamiarze dalszej rozbudowy Gdyni do 15 miljonów ton rocznej zdolności przepustowej. Port w Gdyni sam jeden wystarcza, aby obsłużyć całkowity obrót towarowy Polski i to, o ileby polski handel zamorski osiągnął te rozmiary. A Gdańsk? Wolny dostęp Polski do morza, to miasto handlowe, któremu Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone przepowiadały nowy rozkwit gospodarczy, byłby pozostawiony losowi, którego zwiastuny już dziś stukają do bram Wolnego Miasta Gdańska".

Monopol Gdańska a porty obce.

W dalszym ciągu swej repliki Senat Wolnego Miasta zajmuje się stroną prawną zagadnienia, omawiając bardzo szczegółowo sprawę kompetencji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów — zajęcia się wnioskami postawionemi przez Senat. Następnie Senat polemizuje z temi wywodami noty polskiej, w których wskazano, że Polska uważa nietylko za swoje prawo, ale i za swój obowiązek używać wszystkich instrumentów gospodarczych, które zostały jej przyznane przez istniejące traktaty dla podniesienia dobrobytu narodu polskiego i gospodarczego współżycia jego z innemi narodami oraz że wysunięta przez Wolne Miasto zasada monopolu jedynego portu byłaby sprzeczna z zasadami zdrowej gospodarki nawet wówczas, gdyby chodziło

tylko o wyeliminowanie z obrotu towarowego Polski udziału portów obcych. Przy tej okazji Senat Wolnego Miasta oświadcza dosłownie, co następuje:

,,W związku z tem wskazujemy z naciskiem na to, że Gdańsk domaga się swego prawa do ,,full use" swego portu tylko w stosunku do tej części polskiego handlu zamorskiego, która obiera sobie drogę przez własne wybrzeże polsko gdańskiego obszaru gospodarczego. Gdyż zdajemy sobie sprawę z tego, że dla Polski, a w szczególności dla poszczególnych części Polski może być konieczne, aby obrót towarowy obrał sobie drogę przez inne wybrzeża, leżące na obszarze innych krajów, lecz gdzie korzystanie z nich może być uzasadnione bądź przez położenie geograficzne, bądź przez techniczną przewagę zagranicznych portów w dziedzinie szybszej wysyłki statkiem, wobec częstszego zawijania statków poszczególnych linij, bądź też przez jakiekolwiek inne przyczyny gospodarcze natury specjalnej lub ogólnej. Wolne Miasto Gdańsk nie zaprzecza, że pod tym względem nie wolno mu zacieśniać polskiego życia gospodarczego".

W odniesieniu natomiast do Gdyni Gdańsk oświadcza, że: ,,gospodarczy instrument drugiego portu Polski, Gdynia, jest zabroniony traktatowo, nie należy więc do przyznanych przez istniejące traktaty instrumentów gospodarczych".

Wreszcie replika Senatu szeroko omawia punkt odpowiedzi polskiej, w którym powiedziano, że ,,Wolne Miasto Gdańsk mylnie przytacza jako podstawę swych roszczeń decyzję gen. Hakinga. Decyzja ta, jak wynika z jej punktu X, dotyczyła wyłącznie sporów kolejowych i nie może być uznaną za podstawę podobnie szerokiego ujęcia sprawy".

Senat Wolnego Miasta Gdańska przesuwa jednak sens odpowiedzi polskiej, twierdząc że:

,,Rząd Polski oświadczył, jakoby powołana przez Gdańsk w uzasadnieniu swego stanowiska decyzja Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 15 sierpnia 1921, punkt VII, dotyczyła wyłącznie sporów kolejowych".

Opierając się na mylnem ujęciu polskiego oświadczenia, Senat Wolnego Miasta Gdańska słusznie, choć niepotrzebnie, obszernie udowadnia, że punkt VII decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów bynajmniej nie dotyczy spraw kolejowych, lecz spraw portowych.

Wreszcie oświadcza Senat, że punkt X decyzji, mówiąc tylko o sprawach kolejowych, bynajmniej nie zmniejszył prawomocności punktów VII i VIII, gdyż te punkty były tylko stwierdzeniem stanu prawnego już poprzednio istniejącego.

Polemizujący memorjał. Załącznik repliki gdańskiej zawiera uwagi Senatu Wolnego Miasta Gdańska do memorjału Rządu Polskiego w sprawie ogólnego położenia gospodarczego Gdańska. Na samym wstępie Gdańsk uzasadnia fakt dołączenia tego załącznika, oświadczając dosłownie:

,,Nie przywiązując większej wagi do ściślejszego zobrazowania gdańskiego portu oraz życia gospodarczego Gdańska w latach przedwojennych, gdyż nie ma to nic wspólnego z podstawą prawną naszego sporu, wydaje się pożytecznem zbadanie słuszności twierdzeń wyrażonych w polskim memorjale skoro twierdzenia te zostały wysunięte".

W dalszym ciągu swoich wywodów Senat bardzo drobiazgowo polemizuje z poszczególnemi częściami polskiego memorjału gospodarczego, zaprzeczając wszystkiemu, co zostało tam powiedziane o położeniu portu gdańskiego w latach przedwojennych oraz o rozwoju tego portu po przyłączeniu go do polskiego obszaru gospodarczego.

Senat stara się udowodnić, że sytuacja gospodarcza portu gdańskiego i gdańskiego życia gospodarczego wogóle była przed wojną bardzo pomyślna oraz że Gdańsk stale był popierany przez niemiecką politykę gospodarczą i bynajmniej nie odczuwał jakichkolwiek posunięć tej polityki na jego niekorzyść a na korzyść konkurencyjnych portów niemieckich. Przeciwstawiając pomyślne położenie Gdańska przed wojną jego obecnemu położeniu, Senat stara się udowodnić, że obecnie życie gospodarcze Gdańska coraz bardziej upada i że wszelkie dowody rozwoju tego życia, zawarte w polskim memorjale gospodarczym są błędne.

Nie powtarzamy tu poszczególnych twierdzeń Senatu, gdyż zostały one wyczerpująco przytoczone w drugim memorjale gospodarczym Rządu Polskiego, dołączonym do ponownej polskiej odpowiedzi, której treść podajemy w następnych rozdziałach.

ROZDZIAŁ VII.

Ponowna odpowiedź Rządu Polskiego.

Odwołanie się do norm prawnych.

Rząd Polski zajął stanowisko wobec repliki Senatu W. Miasta Gdańska w swej odpowiedzi z dnia 11 października 1930 r., przesłanej Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów w Gdańsku wraz z drugim memorjałem gospodarczym raz jeszcze oświetlającym gospodarczą stronę zagadnienia.

Nota Rządu Polskiego z dnia 11 października posiada treść następującą:

Panie Wysoki Komisarzu!

Powołując się na pismo z dnia 19 lipca r. b. komunikuję Panu, że Rząd Polski podtrzymuje swoje stanowisko, na zasadzie którego wnioski wysunięte przez Wolne Miasto Gdańsk nie mogą stanowić przedmiotu sporu między Polską a W. Miastem.

Stanowiska tego nie może zmienić fakt, iż Senat w piśmie, wystosowanem w dniu 26 sierpnia r. b. zmodyfikował swój pogląd początkowy, w zrozumieniu Rządu Polskiego, o tyle, że obecnie zdaje się dopuszczać prawo Polski do kierowania swego obrotu handlowego również i przez inne porty oprócz Gdańska, jednakże z zastrzeżeniem, żeby nie były one położone na terytorjum Rzeczypospolitej. Rząd Polski jest zdania, iż argument ten, podobnie jak wywody Senatu Wolnego Miasta, że Polska powinna być państwem kontynentalnem, nie mogą być przedmiotem wymiany zdań między Polską a Gdańskiem i nie odpowiadają ani interesom Polski ani W. Miasta Gdańska.

Na wywody Gdańska dotyczące kompetencji organów Ligi Narodów, w podniesionem przez Gdańsk sporze, Rząd Polski nie uważa za potrzebne odpowiadać, ponieważ Rząd Polski kwestji tej wogóle nie poruszał, natomiast kwestjonował dopuszczalność sporu w sprawie wytoczonej przez W. Miasto.

Tylko bezpośrednia pozytywna i wyraźna norma umowna mogłaby stanowić podstawę prawną do roszczeń W. M. Gdańska tak niesłychanie głęboko sięgających w stosunki wewnętrzne Państwa Polskiego.

Twierdzimy, że taka norma nie istnieje.

Takiej normy, oczywiście, nie stworzyła ani decyzja Wysokiego Komisarza z dnia 15 sierpnia 1921 r. ani umowa pomiędzy Senatem W. Miasta Gdańska a Polską z dnia 23 września 1921 r., w której strony zobowiązały się nie apelować przeciwko decyzji z dnia 15 sierpnia 1921 r. W sprawie, którą gen. Haking rozstrzygnął dnia 15 sierpnia 1921, jak on to sam konstatuje w swej decyzji, przedłożone mu były przez obie strony wyłącznie kwestje dotyczące własności, kontroli, administracji i eksploatacji kolei na terytorjum W. Miasta. Ani wnioski stron, ani ich wywody nie poruszały kwestji wykorzystania portu gdańskiego przez Polskę, wzgl. kwestji monopolu gdańskiego. Nie było też żadnej dyskusji pomiędzy stronami w tych sprawach. Jak słusznie zauważył Senat w swem piśmie z dnia 26 sierpnia r. b. punkty VII i VIII decyzji z dnia 15 sierpnia 1921 dotyczą kwestji daleko odbiegających od spraw kolejowych, które jedynie mogły być przedmiotem decyzji Wys. Komisarza. Już stwierdzenie tych okoliczności wystarcza, aby odmówić wzmiance o wykorzystaniu portu gdańskiego znaczenia *res judicata*. Postanowienia punktu VII i VIII decyzji gen. Hakinga stanowią zatem jedynie zalecenia przyjęcia przez strony na siebie pewnych zobowiązań w kwestjach, które nie były przedmiotem sporu, ani też nie należą do materji kolejowych związanych z przedmiotem sporu. Wynika to zarówno z redakcji punktu VII i VIII jako też z punktu X decyzji z dnia 15 sierpnia 1921 r.

Umowa z dnia 23 sierpnia 1921 r. ogranicza się do zrzeczenia się prawa apelacji. Podkreślono przez to, że umowa ta nie miała na celu stworzenia nowego stanu prawnego, lecz jedynie ogranicza się do uznania mocy obowiązującej wydanych przez gen. Hakinga decyzji w tych ramach i w tych rozmiarach, w jakich ta moc obowiązująca im przysługiwała.

Gdyby jednakże — *posito sed non concesso* — wszystkie wywody Senatu W. Miasta Gdańska co do decyzji z dnia 15 sierpnia były słuszne, to i tak jest rzeczą jasną, że mógłby on na zasadzie punktu VII tej decyzji domagać się co najwyżej popierania rozwoju portu gdańskiego w takim lub innym stopniu. Nie możnaby jednakże w żadnym wypadku z tego wyprowadzić wniosku, że Polska nie ma prawa wszelkiemi rozporządzalnemi środkami popierać równocześnie swego własnego portu w Gdyni. Wniosek taki byłby gospodarczym, logicznym i prawnym błędem. Błąd ten

polega przedewszystkiem na tem, że decyzja Wys. Komisarza Hakinga nic nie mówi o środkach i sposobach jakich Polska powinna użyć dla popierania portu gdańskiego i w żadnej mierze tych środków i sposobów nie przesądza. Nawet więc według p. VII decyzji z dnia 15 sierpnia jest wyłącznie rzeczą Rządu Polskiego, jakich zechce użyć środków, aby pogodzić rozwój Gdyni z interesami W. Miasta Gdańska.

Reasumując, Rząd Polski uważa, że sprawa poruszona przez Senat W. Miasta Gdańska, nie nadaje się do drogi sporu i dlatego nie uważał za właściwe w nocie niniejszej wdać się w szczegółowe rozpatrzenie wywodów W. M. Gdańska i poruszyć merytoryczną stronę tej sprawy. Natomiast przywiązując jak największą wagę do rozwoju portu gdańskiego, Rząd Polski uważał za wskazane załączyć aneks, oświetlający gospodarczą stronę problemu, jak również gotów jest na życzenie Pańskie, Panie Wysoki Komisarzu, dostarczyć wszelkich wyczerpujących wyjaśnień merytorycznych.

(—) Dr. Henryk Strasburger
Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

Memorjał gospodarczy dołączony do noty zasadniczej przypomina na wstępie, że Senat Wolnego Miasta Gdańska, występując w dniu 9 maja 1930 r. do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów przeciwko budowie portu w Gdyni i korzystaniu z tego portu przez Polskę, podał szereg twierdzeń dotyczących położenia gospodarczego Gdańska i portu gdańskiego w przeszłości i teraźniejszości. Rząd Polski, składając w dniu 19 lipca 1930 r. Wysokiemu Komisarzowi notę w tej sprawie, przesłał jednocześnie memorjał, w którym twierdzenia gdańskie poddane zostały gruntownej analizie, czego rezultatem było wykazanie całkowitej niesłuszności twierdzeń Senatu, zawartych w jego pierwszem piśmie. W dniu 26 sierpnia 1930 r. Senat Wolnego Miasta Gdańska skierował powtórne pismo do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w którem stara się polemizować z polskim memorjałem gospodarczym i obronić swoje pierwotne tezy.

Stosunek Gdańska do portów niemieckich.

Dalej drugi memorjał gospodarczy stwierdza dosłownie, co następuje:

Modyfikując czy wyświetlając swoją niedość jasno wyrażoną myśl, zawartą już w pierwszem wystąpieniu, Senat W. M. Gdańska oświadcza przedewszystkiem, że Gdańsk żąda monopolu handlowego dla swego portu tylko dla tej części polskiego handlu morskiego, która skierowuje się przez morskie wybrzeże należące do polsko-gdańskiego obszaru celnego.

Jako wyjaśnienie swego stanowiska Senat Wolnego Miasta podaje dosłownie, co następuje:

,,Gdyż nie przeczymy (zapoznajemy), że dla Polski, a w szczególności dla poszczególnych części Polski może być koniecznem, że obrót towarowy obierze sobie drogę przez inne wybrzeża morskie, położone w obrębie innych krajów, lecz których używanie może być uwarunkowane albo przez położenie geograficzne, albo przez techniczną przewagę portów zagranicznych pod względem szybszej wysyłki okrętem na skutek częstszego zawijania statków na poszczególnych linjach lub też przez jakiekolwiek inne przyczyny gospodarcze natury specjalnej lub ogólnej. Wolne Miasto Gdańsk nie wątpi, że pod tym względem nie może zacieśniać polskiego życia gospodarczego".

Jest to niezmiernie charakterystyczne oświadczenie, bardzo dużej wagi, z którego wynika, że Wolne Miasto Gdańsk nie czuje się uprawnionem do jakichkolwiek wystąpień przeciwko temu, ażeby Polska korzystała z portów położonych w innych państwach i to nawet wówczas, gdyby korzystanie to odbywało się w jak najszerszych granicach. Sam Senat Wolnego Miasta nadaje temu dopuszczalnemu korzystaniu z obcych portów niezmiernie szerokie ramy, pisząc, że korzystanie to jest dopuszczalne, jeśli uzasadniają je bądź położenie geograficzne, bądź technicznie lepsze warunki w innych portach, bądź wreszcie jakiekolwiek inne gospodarcze przyczyny natury specjalnej lub też ogólnej. Jest rzeczą zupełnie jasną, że, wobec długoletniego zaniedbywania Gdańska, jako portu, przeważająca większość portów konkurencyjnych posiada do dziś dnia lepsze warunki techniczne i częściej zawijające statki na poszczególnych linjach okrętowych, nie mówiąc już o tem, że w każdym bez wyjątku wypadku możnaby znaleźć ,,gospodarcze przyczyny natury ogólnej lub specjalnej", które mogłyby uzasadnić skierowanie polskich towarów eksportowych lub importowych przez porty zagraniczne. Z tego wynikałoby, że gdyby nawet Polska skierowała całkowity swój obrót towarowy idący drogą morską, nie przez Gdańsk, lecz przez porty zagraniczne a więc np. przez Hamburg, Szczecin i Królewiec, a tego rodzaju krok, jak widzieliśmy, dałby się uzasadnić przyczynami tak szeroko zakreślonemi przez Senat Gdański, Senat ten nie czułby się upoważnionym do jakiegokolwiek wystąpienia, rozumiejąc, że ,,pod tym względem Wolne Miasto Gdańsk nie może zacieśniać polskiego życia gospodarczego".

Nie uznając się uprawnionym do występowania przeciwko korzystaniu przez Polskę z portów obcych, Gdańsk występuje

jednak przeciwko budowie i korzystaniu przez Polskę z portu w Gdyni, uważając, że chociaż prawdą jest, że Polska posiada nietylko prawo, ale i obowiązek używać wszystkich instrumentów gospodarczych, które zostały jej przyznane przez istniejące traktaty dla podniesienia dobrobytu narodu polskiego i gospodarczego współżycia jego z innemi narodami, to jednak zdaniem Gdańska „instrument gospodarczy drugiego portu Polski w Gdyni został jej przez umowy zabroniony, a więc nie należy do instrumentów gospodarczych przyznanych Polsce przez istniejące umowy".

W ten sposób Senat W. Miasta przekreśla właściwie wszelkie gospodarcze argumenty, nie wyłączając sprawy gospodarczego położenia Gdańska w czasach obecnych lub przed wojną. Znajduje to również swe dalsze potwierdzenie w oświadczeniu Senatu, brzmiącem dosłownie:

„Kwestja, jakiego rozwoju doznał lub mógł doznać Gdańsk na skutek gospodarczej łączności z Polską, nie ma poprostu nic wspólnego z obecnym sporem".

Załącznik 1 do noty Senatu z dnia 26 sierpnia 1930 r. zawiera to samo oświadczenie w stosunku do położenia gdańskiego portu i gdańskiego życia gospodarczego w czasach przedwojennych:

„Nie przykładając specjalnej wagi do ściślejszego zobrazowania portu gdańskiego oraz życia gospodarczego Gdańska w latach przedwojennych, gdyż nie ma to nic wspólnego z podstawą prawną naszego sporu, wydaje się..." itd.

Stwierdzić więc można, że Senat W. M. Gdańska pragnie traktować sprawę budowy portu w Gdyni oraz korzystania z tego portu przez Polskę w zupełnem oderwaniu od momentów gospodarczych, skierowując ją zupełnie na inne tory, z któremi memorjał gospodarczy istotnie nie miałby nic wspólnego.

Wbrew takiemu stanowisku Senatu W. M. Gdańska, Rząd Polski uważał za słuszne wejść głębiej w analizę gospodarczą całego szeregu twierdzeń Senatu, które Gdańsk ze swej strony traktuje tylko jako uboczne. Wobec tego i tym razem należy uznać za wskazane zająć się obszerniej temi sprawami i wykazać słuszność tez wysuniętych w polskim memorjale a zaczepionych przez Senat W. M. Gdańska.

Po tym wstępie polski memorjał gospodarczy wchodzi w szczegółowe rozpatrzenie wszystkich zarzutów Senatu W. Miasta Gdańska, znów dzieląc odnośny materjał na poszczególne rozdziały, analogicznie do podziału przyjętego w pierwszym memorjale gospodarczym. Treść tych wywodów zawartych w drugim memorjale Polski podajemy w dosłownem brzmieniu w następnym rozdziale.

ROZDZIAŁ VIII.

Drugi polski memorjał gospodarczy.

1. PORT GDAŃSKI PRZED WOJNĄ.

Polski memorjał gospodarczy, przytoczony w rozdziale V-ym zawiera cały szereg dowodów, że położenie gospodarcze Gdańska w latach przedwojennych bynajmniej nie było tak idealne, jak to możnaby sądzić z wniosku Senatu W. M. Gdańska. W polskim memorjale stwierdzono, że port gdański przed wojną był portem o zupełnie lokalnem znaczeniu i bardzo szczupłym zasięgu handlowym, że rozwój jego ustępował rozwojowi sąsiednich niemieckich portów konkurencyjnych, że polityka Niemiec była bardziej korzystna dla portów konkurencyjnych niż dla Gdańska, że znaczna część towarów w porcie gdańskim nietylko obecnie, lecz i przed wojną, przechodziła wyłącznie jako towar ekspedycyjny i wreszcie, że urządzenia portowe w Gdańsku znacznie ustępowały urządzeniom w portach konkurencyjnych. Twierdzenia te poparte zostały dosłownemi wyciągami z rocznych sprawozdań Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego (Berichte des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig).

Pomimo tak źródłowego poparcia twierdzeń polskiego memorjału, Senat W. M. Gdańska uznał za możliwe zaprzeczyć całemu szeregowi tych dowodów, stając zresztą dość jednostronnie w roli obrońcy polityki Prus względnie Rzeszy Niemieckiej wobec portu gdańskiego.

Przedwojenny obszar ciążenia.

Senat W. M. Gdańska zaprzecza, jakoby przed wojną obszar ciążenia portu gdańskiego był bardzo zwężony wskutek ustanowienia barjer celnych wzdłuż ówczesnych granic politycznych oraz skierowania obrotu towarowego ziem polskich na inne drogi. Już przytoczone w polskim memorjale cytaty wskazywały na to, jak daleko sięgała konkurencja portów w Hamburgu, Szczecinie i Królewcu. Wpływ Hamburga sięgał aż

do Bydgoszczy i Ziemi Kujawskiej. Szczecin, według słów Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego, opanował cały obrót Poznańskiego, Śląska, zachodniej i południowej części obecnych województw centralnych w Polsce, a sięgał nawet do Łodzi i do Warszawy, odbierając je portowi gdańskiemu. Senat Wolnego Miasta, przechodząc ponad temi zupełnie oczywistemi faktami, powołuje się na swój handel lądowy z zachodu na wschód oraz na swe stosunki sięgające do zachodniej Rosji oraz Ukrainy. Jednocześnie Senat stara się zbagatelizować cytowane w polskim memorjale twierdzenia gdańskiego kupiectwa, uważając, że były one jedynie wypływem polityki Urzędu Starszych, zmierzającej do poparcia wysuwanych przezeń najrozmaitszych żądań.

Chociaż jest rzeczą trudną przyjąć tego rodzaju punkt widzenia na skargi wysuwane przez Urząd Starszych Kupiectwa Gdańskiego, nie będzie jednak bynajmniej trudnem poprzeć twierdzenia polskiego memorjału całym szeregiem cytat, pochodzących z innych źródeł, a w szczególności z dzieł niemieckich lub gdańskich ekonomistów, których zarzut tendencyjności nie będzie mógł w żadnym razie dotyczyć.

Tak więc Dr. Kurt Wockenfoth, w swojej pracy *Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt,* pisze na str. 12:

„Szczególnie dało się tu zauważyć, że polityczny obszar ciążenia Gdańska, składający się z Prus Zachodnich oraz części sąsiadujących prowincyj pruskich, nie odpowiadał bynajmniej naturalnemu obszarowi ciążenia, do którego, prócz obecnej Polski, należały również znaczne części południowej Rosji oraz Rumunji. Gdański obszar ciążenia był w dużym stopniu określony przez czynniki natury politycznej, na które Gdańsk nie miał prawie wcale wpływu".

Alfred Hirsch w swojej pracy *Ueber die geographische Lage und Entwicklung Danzigs,* wydanej w roku 1912, pisze na str. 32:

„Dopiero w pięćdziesiątych i sześćdziesiątych latach XIX stulecia dożył gdański handel lepszych czasów. Po r. 1870 jednak zmniejszał się coraz bardziej. Przyczyna tego leży w tem, że naturalny obszar ciążenia Gdańska nie jest jednocześnie należącym doń obszarem politycznym. Gdańsk ograniczony jest obecnie do swego niemieckiego obszaru ciążenia. Jednakowoż Wisła ma swe dopływy w Rosji. Obszar ciążenia Gdańska położony jest więc w większej części w Rosji. Rozmiar korzyści, jakie Gdańsk może pobierać z tego swego naturalnego obszaru ciążenia, zależy wskutek tego całkowicie od bardziej lub mniej przyjaznego stosunku Rosji do Niemiec. Gdańsk odczuje więc szczególnie mocno zmiany polityczne w tej dziedzinie".

Podobnie ocenia sytuację Dr. Herman Thomsen w swojej pracy *Danzig als Handelshafen,* wydanej w roku 1918, gdzie na str. 68 stwierdza co następuje:

,,Chodzi tu o położenie geograficzne granicy celnej w odniesieniu do naturalnego obszaru ciążenia poszczególnych portów. Im dalej port położony jest od granicy celnej, tem większa część jego obszaru ciążenia pozostaje nietknięta przez odcięcie wskutek niekorzystnych taryf celnych i odwrotnie. Dla Gdańska działają oba te momenty w kierunku niekorzystnym".

Ten sam autor pisze na str. 19:

,,Gdańsk musiał przyglądać się bezsilnie, jak niebawem Prusy i Rosja decydowały przy pomocy swej polityki celnej o tem, w jakich rozmiarach Gdańsk mógłby wykonać swój handel, który przy jednolitej strukturze państwowej swego obszaru ciążenia oraz przy wolnym handlu przypadałby mu w najszerszych rozmiarach".

Jak z powyższego wynika, gdański obszar ciążenia był zacieśniony, jeśli chodzi o konkurencję innych portów, dotkliwie odczuwaną na ziemiach polskich, zmuszony był sięgać zastępczo do tego rodzaju obszarów, które nie gwarantowały absolutnie żadnej trwałości stosunków oraz ich rozwoju. Łatwo da się stwierdzić, że $^2/_5$ gdańskiego ruchu wywozowego, składającego się, jak wiadomo, bezmała w 100% ze zboża, drzewa i cukru, szło z Ukrainy. Aczkolwiek stosunki z tym obszarem dawały korzyści Gdańskowi, to jednak nie była to bezpieczna podstawa rozwoju, gdyż brak było pewności utrzymania nawiązanych stosunków, które opierały się wyłącznie na postanowieniach rosyjsko-niemieckiego traktatu handlowego, mogącego łatwo ulec zasadniczej zmianie. Natomiast ziemie polskie były nietylko, że odgrodzone granicą celną, lecz wskutek istniejących przed wojną stosunków komunikacyjnych i taryfowo kolejowych ciążyły w bardzo znacznej części ku portom niemieckim jak Hamburg, Szczecin lub Królewiec.

Tablica 37. Obrót towarowy portów niemieckich.

Porty	1873/77	1903/7	wzrost
Gdańsk	2 436 tys. ton	3 467 tys. ton	75 %
Królewiec . . .	479 ,, ,,	923 ,, ,,	92 %
Szczecin	392 ,, ,,	2 426 ,, ,,	172 %
Hamburg	3 465 ,, ,,	13 056 ,, ,,	276 %

Konkurencja przedwojenna.

Polski memorjał gospodarczy wspomina o tem, że rozwój portu gdańskiego w latach przedwojennych pozostał znacznie wtyle w porównaniu z rozwojem niemieckich portów konkurencyjnych. Istotnie, rozwój poszczególnych portów, gdy porównamy przeciętne obrotu towarowego w latach 1873/77 oraz w latach 1903/7, w y p a d a b a r d z o n i e k o r z y s t n i e dla portu gdańskiego: (patrz tabl. 37)

Że ten rozwój niemieckich portów konkurencyjnych odbywał się również kosztem Gdańska, stwierdza m. i. Dr. Hermann Thomsen w swojej pracy *Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmöglichkeiten,* pisząc na str. 19:

,,Dawniej, jak wiadomo, towary idące do i z obszarów obecnej Polski przechodziły przez Hamburg, Bremę, Szczecin, Królewiec i porty bałtyckie w większym stopniu, niż to odpowiadałoby położeniu geograficznemu. Jest pouczającem stwierdzić, o ile byłby obrót handlowy Gdańska przed wojną większy, gdyby wszystkie przesyłki towarowe do i z polskiego obszaru ciążenia przechodziły w przywozie lub wywozie wyłącznie przez Gdańsk. Na podstawie statystyki kolejowej w latach 1908/1912 można stwierdzić, że udział portów: Królewca, Szczecina, Hamburga i Bremy w obrocie z Prusami Zachodniemi, Poznaniem, Królestwem Kongresowem i Galicją — a więc tylko częścią gdańskiego obszaru ciążenia — stanowił 46% obrotu przez Gdańsk, lub 32% ogólnego obrotu".

To samo potwierdza Dr. Kurt Wockenfoth (loco citato, str. 10 i 11), stwierdzając co następuje:

,,Słaby rozwój miast morza Bałtyckiego daje się szczególnie zauważyć na przykładzie Gdańska. Ongiś pierwszy punkt handlowy na Bałtyku, stał się Gdańsk na początku XX stulecia już tylko miastem handlowem średniego znaczenia, które zostało daleko prześcignięte przez sąsiedni port — Szczecin... Gdańsk nie korzystał w takim stopniu z przekształcenia środków komunikacji, jak inne porty, gdyż nie dysponował przedewszystkiem tak dużym, kwitnącym obszarem ciążenia, wobec czego obrót jego musiał być ograniczonym. Przyłączają się tu braki natury polityczno-komunikacyjnej, które zaczęły w ciągu XIX stulecia wywierać wpływ niekorzystny na jego handel i komunikacje".

Brak połączeń kolejowych.

O upośledzeniu portu gdańskiego pod względem komunikacyjnym, o czem wspomina tu Dr. Wockenfoth, pisano również obszernie w polskim memorjale, wykazując, że port gdański otrzymał połączenie kolejowe znacznie mniej korzystne i stosunkowo później, niż niemieckie porty konkurencyjne. Wskazano również na to, że cały szereg linij kolejowych przecinał gdański obszar ciążenia ze wschodu na zachód, odciągając w ten sposób ładunki towarowe od Gdańska do portów konkurencyjnych. Wykazano wreszcie, że budowa linij kolejowych zarówno przez Niemcy, jak i przez Rosję, nie liczyła się z interesami portu gdańskiego.

Odpowiedź Gdańska pomija zupełnem milczeniem sprawę korzystnych połączeń Hamburga i Szczecina z ziemiami polskiemi. Natomiast zatrzymuje się wyłącznie tylko nad sprawą połączeń portu w Królewcu z zachodem, twierdząc, że Gdańsk nie był upośledzony w porównaniu z tym portem. Pomijając fakt, że twierdzenie

to nie odpowiada rzeczywistości, wiadomo, że najbardziej groźnymi konkurentami były właśnie porty niemieckie położone na zachód, posiadające, jak wspomnieliśmy, doskonałe połączenia z ziemiami polskiemi. Senat W. M. Gdańska, przemilczając zupełnie tę sprawę, zdaje się nie uświadamiać sobie znaczenia tych połączeń oraz ich rzeczywistych skutków, dochodząc nawet do tego, że uważa linję kolejową Piła—Bydgoszcz—Toruń, w poprzek przecinającą gdański obszar ciążenia, jako korzystną dla portu gdańskiego.

Senat W. M. Gdańska przyznaje, że Gdańsk otrzymał połączenie kolejowe z ziemiami polskiemi przez Mławę dopiero w roku 1877 i to po bardzo długich staraniach ze strony gdańskiego kupiectwa. Dodać jeszcze można, że linji tej nie zbudował Rząd, lecz musiało się podjąć tego przedsiębiorstwo prywatne, które ją też eksploatowało aż do roku 1903, kiedy wreszcie linja ta została upaństwowiona. Senat uważał za wskazane uczynić zarzut Polsce, że Polskie Koleje Państwowe nie korzystają obecnie z tej linji tranzytowej i wskazuje na to, że linja ta krótsza jest od obecnie używanej linji przez Bydgoszcz—Toruń. Powołanie się na linję Bydgoszcz—Toruń z pominięciem wzmianki o innej linji, łączącej Gdańsk z Polską, jest bardzo charakterystyczne, wobec czego nie od rzeczy będzie przypomnieć tu, że poza linją Gdańsk—Tczew—Bydgoszcz—Toruń istnieje również i łączy Gdańsk z Warszawą krótsza linja Gdańsk—Tczew—Iłowo—Mława, o czem Senat W. M. Gdańska zdaje się nie wiedzieć.

Odpowiedź Gdańska przeczy również temu, jakoby budowa linij kolejowych przez Rosję nie liczyła się z interesami portu gdańskiego. Tego rodzaju objektywne i uzasadnione stwierdzenie zawiera memorjał polski, co niema stanowić zarzutu ani przeciwko Gdańskowi ani też przeciwko Rządowi Niemieckiemu, w którego obronie staje Senat Wolnego Miasta. Można więc uznać, że Senat Wolnego Miasta wychodzi poza ramy objektywnej polemiki, odsyłając Polskę z postawionym „zarzutem“ do Rządu Rosyjskiego.

Memorjał polski zawierał cały szereg wyciągów z rocznych sprawozdań Urzędu Starszych Kupiectwa Gdańskiego, które potwierdzały, że istotnie port gdański znajdował się w niekorzystnej sytuacji pod względem komunikacyj kolejowych. Wobec zasadniczego stanowiska Senatu do tych sprawozdań będzie rzeczą wskazaną, przytoczyć tu również świadectwo niektórych ekonomistów, jak to uczyniliśmy poprzednio.

Tak więc Dr. Wilhelm John w swojej pracy *Danziger Unternehmergeist*, wydanej w roku 1926, pisze na str. 14:

Wskutek rozbudowy pruskiej sieci kolejowej na Wschodzie, poczynając od połowy XIX stulecia, gdański handel został bardzo ścieśniony i jego

kierunek przesunięty. Przedewszystkiem oddziaływała niekorzystnie okoliczność, że nowe linje kolejowe nie szły wzdłuż Wisły, lecz ją nawet kilkakrotnie przecinały. Szczególnie niekorzystnem było, że linja kolejowa Berlin — Królewiec — Eydtkuny nie została skierowana przez Gdańsk. Na skutek tego niekorzystnego dla Gdańska skierowania linij kolejowych, duże obszary, które zarówno przy sprowadzaniu surowców oraz innych potrzebnych artykułów, jak też przy sprzedaży swoich produktów, dotąd wyłącznie lub też przeważnie korzystały z drogi wodnej — Wisły i jej dopływów, obecnie zostały bardziej związane: z jednej strony z rosyjskiemi portami oraz Królewcem, z drugiej zaś strony z rynkiem wewnętrznym, gdzie wzmocnił się przemysł i handel, niż z dotychczasowem miejscem składowem przy ujściu Wisły".

Dr. Hermann Thomsen w *Danzig als Handelshafen* stwierdza co następuje (str. 48):

„Dawna droga komunikacyjna, Wisła, nie istnieje już: spadek po niej wzięły koleje, które bynajmniej nie idą wzdłuż biegu rzeki, lecz ją często przecinają prostopadle i w ten sposób potężnie zwężają dawny gdański obszar ciążenia".

To samo stwierdza Dr. Kurt Wockenfoth (loco citato, str. 12):

„Skutki tych niekorzyści polityczno-komunikacyjnych dały się we znaki zarówno w przywozie jak i w wywozie, przez port gdański. Nawet w jego bezpośrednim obszarze ciążenia, prowincji Zachodnio-pruskiej i w b. zaborze rosyjskim w Polsce musiał Gdańsk walczyć z zachodniemi portami niemieckiemi o zbyt".

Dr. jur. Paul Damme w pracy *Danzig, sein Hafen und sein Hinterland*, wydanej w Berlinie w roku 1919, pisze na str. 10:

„Położenie geograficzne uwarunkowało dalej, że lądowy ruch kolejowy zachodnio-wschodni, przecinający Wisłę pod kątem prostym, oraz jego ciąg dalszy do Rosji, nie doprowadza ładunków miastu, położonemu u ujścia Wisły".

W ten sposób zdaje się nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że istotnie położenie portu gdańskiego przed wojną pod względem połączeń kolejowych korzystne nie było.

Kanał Bydgoski.

Wywody Senatu Wolnego Miasta w sprawie połączeń wodnych śródlądowych potwierdzają, że Wisła wskutek nieregulowania jej, zwłaszcza w byłym zaborze rosyjskim, nie mogła odegrać większej roli w obrocie towarowym gdańskiego portu. Zadziwić jednak musi oświadczenie, że budowa kanału bydgoskiego nie została odczuta przez gdańskie życie gospodarcze „jako krok nieprzyjazny, skierowany przeciwko Gdańskowi". *Senat uważa, że kanał ten stanowi tylko konieczne połączenie* pomiędzy Wisłą i Odrą oraz że nie dał Szczecinowi żadnych większych korzyści ze szkodą dla Gdańska.

Tego rodzaju twierdzenie musi istotnie w największym stopniu zadziwić, gdyż wiadomem jest dostatecznie, że budowa tego kanału, przeprowadzona przez Fryderyka Wielkiego była czynem wyraźnie wymierzonym przeciwko Gdańskowi i właśnie tak, a nie inaczej, była odczuta przez gdańskie kupiectwo, które bardzo energicznie protestowało i szukało pomocy z zewnątrz przeciwko Fryderykowi II. Jakie szkody przyniosła budowa kanału bydgoskiego portowi gdańskiemu, sądzić można chociażby stąd, że, jak to stwierdza Dr. Hermann Thomsen (loco citato str. 48), nawet kanał zwany „Oberländischer Kanal", idący od Elbląga na południe a zbudowany w roku 1861, chociaż rozszerzył gdański obszar ciążenia, mógł jednak tylko w części naprawić szkody, które powstały dla handlu gdańskiego z powodu wybudowania w roku 1764 przez Fryderyka Wielkiego kanału bydgoskiego, łączącego Noteć z Brdą, a tem samem Wisłę z Odrą, by skierować zboże bezpośrednio na zachód z wyłączeniem Gdańska. Odnośny ustęp z pracy Dr. Thomsena brzmi dosłownie:

> „Kanał ten mógł tylko częściowo powetować straty, jakie przyniósł handlowi gdańskiemu zbudowany w r. 1774 przez Fryderyka Wielkiego Kanał Bydgoski, łączący Noteć z Brdą, a tem samem Wisłę z Odrą, wskutek czego zboże z pominięciem Gdańska zostało skierowane na zachód".

Sam Senat wspomina o tem, że kanał ten stał się drogą, którędy zaczęło skierowywać się drzewo rosyjskie, idąc do tartaków położonych na zachód. Ten fakt jest tylko dodatkowym dowodem szkodliwości kanału bydgoskiego dla Gdańska. Drzewo, które stanowiło główną podstawę gdańskiego handlu eksportowego, zaczęło omijać Gdańsk, kierując się od Torunia przez Bydgoszcz na zachód. Münsterberg w swej monografji *Vor vierzig Jahren* wskazuje, że już w latach 1885/89 — 67,9% tratew szło do Niemiec, a tylko 32,1% kierowało się Wisłą do Gdańska. W latach 1905/09 już 75,9% tratew szło do Niemiec a tylko 24,1% do Gdańska.

Na podstawie tych danych można osądzić, jak ujemne znaczenie dla Gdańska miało stworzenie drogi wodnej na zachód przez zbudowanie kanału bydgoskiego.

Taryfy kolejowe.

Memorjał gospodarczy polski stwierdził dalej, że polityka taryf kolejowych prowadzona była przez Niemcy w ten sposób, aby ładunki biegły jak najdalej na zachód i korzystały z jak największej odległości obsługiwanej przez koleje niemieckie. Stwierdzono również, że wynikający stąd układ taryf kolejowych bardziej jeszcze dawał odczuwać Gdańskowi konkurencję innych portów, uprzywilejowanych już pod względem rozbudowy sieci komunikacyjnej.

To twierdzenie poparte zostało całym szeregiem cytat, co jednak nie przeszkadza Senatowi utrzymywać, że twierdzenie to nie jest słuszne. Wbrew poglądowi Senatu, Dr. Wockenfoth w swej pracy pisze na str. 11:

„Jednakowoż nietylko kierunek linij kolejowych, lecz również i polityka taryfowa zarówno niemieckich, jak też rosyjskich kolei nie odpowiadała w wielu punktach gdańskim interesom".

Dr. Wilhelm John (loco citato) na str. 6 pisze:

„Kiedy Zarząd pruskich kolei państwowych udzielił ulg taryfowych w celu poparcia rolnictwa, ulgi te stały się dla gdańskiej żeglugi wprost katastrofalne; gdyż teraz zboże rosyjskie, które dotąd szło drogą morską, skierowało się do niemieckiego zachodu w dużej części koleją".

U D-ra Thomsena czytamy na str. 59:

„Kiedy Gdańsk wreszcie otrzymał połączenie kolejowe z Galicją, nie miało to prawie żadnego wpływu na istniejące stosunki. Przyczyną tego były taryfy różniczkowe, które tak uprzywilejowały Szczecin, że Gdańsk był, jak i przedtem, ograniczony do złej drogi wodnej".

Ten sam autor opisując dalej walkę o taryfy z Królewcem, taryfy różniczkowe dla zboża, taryfy dla Łodzi i t. p. stwierdza wreszcie na str. 66:

„Jeśli jednak przyjrzymy się obecnej budowie taryf w całości, trzeba mimo wszystko stwierdzić upośledzenie Gdańska. Jest ono tem cięższej odczuwane, gdyż pierwotny obszar ciążenia Gdańska został już ścieśniony na rzecz Szczecina, Berlina, Hamburga i Królewca, uprzywilejowanych przez rozbudowę sieci kolejowej".

Z powyższego widać, że port gdański istotnie znajdował się w sytuacji niekorzystnej pod względem taryf kolejowych.

Charakter handlu.

Senat W. M. Gdańska twierdził w swojem pierwotnem wystąpieniu, jakoby przed wojną całkowity obrót towarowy w porcie gdańskim przechodził przez ręce gdańskiego handlu. W polskim memorjale gospodarczym przytoczono szereg dowodów, że znaczna część ładunków przechodziła przez port gdański jako towar ekspedycyjny oraz że już przed wojną dawał się zauważyć objaw wyłączania gdańskiego kupca z obrotu towarowego przechodzącego przez port gdański. Odpowiedź Gdańska uważa, że przytoczone przykłady nie są przekonywujące. Sięgniemy wobec tego do innych źródeł.

Dr. Wilhelm John we wspomnianej już monografji stwierdza, co następuje (str. 26):

„Znaczna część gdańskiego handlu przed wojną była handlem ekspedycyjnym... Z pośród najważniejszych towarów w gdańskim obrocie handlowym np. sól rosyjska, wysyłana z Morza Czarnego morzem przez Gdańsk, aby stąd iść dalej wgórę rzeki znów do Rosji, była towarem ekspedycyjnym.

Następnie również ruda szwedzka, która w dużych ilościach szła do Gdańska, aby iść dalej stąd do żelaznego przemysłu górnośląskiego. Tak samo cukier, wysyłany z Gdańska morzem do niemieckiego zachodu lub zagranicę, był w większej części towarem ekspedycyjnym".

Dr. Paul Damme, wyliczając towary importowe przechodzące przed wojną przez port gdański, dodaje (l. cit. str. 32):

,,Handel ekspedycyjny zatrudniony jest przeważnie przy przywozie, przypada mu również poważna część znacznego przywozu artykułów drogeryjnych, garbników, chemikalij oraz nawozów sztucznych".

Dr. Kurt Wockenfoth (l. cit. stwierdza na str. 17):

,,W Gdańsku handel ekspedycyjny zajęty był przeważnie przy przywozie, a w szczególności towarów masowych, jak rud, żelaza, wyrobów żelaznych, garbników, kamieni i cementu. W eksporcie natomiast zachował handel samoistny przewagę, jakkolwiek rosyjski cukier i melasa, a w ostatnich czasach część eksportu drzewa stały się towarem ekspedycyjnym. Nie dysponujemy dokładnemi danemi co do rozmiarów obrotu ekspedycyjnego. Dla lat 1899—1904 przyjmuje się, że jego udział w imporcie wynosił $^3/_8$ całego importu, w następnem zaś dziesięcioleciu zwiększył się bardziej jeszcze, gdyż właśnie najważniejsze towary spedycyjne wykazują silny wzrost".

Stanowisko i znaczenie gospodarcze w latach przedwojennych charakteryzują najlepiej słowa D-ra Kurt Wockenfotha (l. cit. str. 10 i 16):

,,Ongiś pierwszy punkt handlowy na Bałtyku, stał się Gdańsk na początku XX stulecia pomimo swego korzystnego położenia komunikacyjnego już tylko miastem portowem średniego znaczenia, które zostało daleko prześcignięte przez sąsiedni port — Szczecin.

,,Jego handel zorjentowany był głównie w kierunku rynku lokalnego. Tak np. zapotrzebowanie na towary kolonjalne pokrywane było przedewszystkiem z Hamburga, nie zaś z krajów produkcji, gdyż w ten sposób wobec ciasnego obszaru ciążenia ponoszono mniejsze ryzyko".

Wroga polityka Prus.

Wszystkie wyżej przytoczone fakty, poruszone już w poprzednim memorjale gospodarczym, pozwalają ponownie twierdzić, że Gdańsk, odcięty od swego naturalnego obszaru ciążenia, zaniedbywany przez Niemcy jako port, przekształcany coraz bardziej w miasto urzędniczo-wojskowe nie znajdował się bynajmniej w tem idealnem położeniu, o jakiem wnioskowaćby można z noty Senatu Wolnego Miasta.

Dodać tu można, że polityka Prus specjalnie mało sprzyjała rozwojowi Gdańska, jako portu, starając się celowo kierować obrót towarowy ziem polskich, ciążących ku Gdańskowi, do niemieckich portów konkurencyjnych, przez co miała zatrzeć się historyczna i gospodarcza łączność Gdańska z ziemiami dawnej Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast polityka pruska przeznaczyła Gdańskowi zupełnie inną rolę, niż ta, jaką odgrywał przedtem, starając się powe-

tować mu straty, ponoszone wskutek zaniedbywania portu gdańskiego, w inny sposób, a mianowicie przez stacjonowanie w Gdańsku dużej liczby wojska i skoncentrowanie tu całego szeregu urzędów, zatrudniających bardzo znaczną ilość urzędników pruskich. Tak subwencjonowany Gdańsk miał pogodzić się ze stratami ponoszonemi w dziedzinie portowej. Potwierdza to Senat W. M. Gdańska pisząc o przedwojennym dobrobycie miasta Gdańska:

„Należy tu wziąć pod uwagę, że Gdańsk przed wojną, posiadał bardzo ważne gospodarcze korzyści w postaci istnienia państwowych wytwórni, napływu znacznych sum pieniężnych państwowych z Rzeszy oraz gospodarczych skutków, wynikających z siedziby wielu urzędów oraz jednostek armji".

Jeśli Gdańsk wspomina również o rozwoju przemysłu państwowego, nie od rzeczy będzie szerzej omówić również i tę sprawę, gdyż charakteryzuje ona trafnie wytyczne przedwojennej polityki Niemiec w stosunku do Gdańska. Z powstaniem tego przemysłu związane jest ściśle imię Naczelnego Prezydenta von Gossler, który urzędował w Gdańsku w latach 1891—1902. Ten okres znany jest w literaturze, jako „Aera Gossler". O tym okresie pisze Otto Münsterberg w swojej pracy *Die Bodenpolitik Danzigs*, wydanej w roku 1918, na str. 32, co następuje:

„Tymczasem w handlu i przemyśle powstał żywy, niestety połączony z wielu rozczarowaniami prąd, pozostający w żywej pamięci jako „era Gosslera".

„Nadprezydent Gossler objął swe nowe stanowisko z mocnem postanowieniem dopomożenia swej nowej ojczyźnie do nowego rozkwitu, który wydawał mu się osiągalnym tylko przez stworzenie nowych przemysłów... Początkowo przeciwstawiano się stanowczo tym zamiarom, gdyż nie same pieniądze lub dobra wola, lecz dopiero logiczny rozwój stosunków może stworzyć podstawę dla dobrze rozwijających się przedsiębiorstw i fabryk".

Zamierzenia Naczelnego Prezydenta von Gosslera, wzbudzające tak duże zastrzeżenia, nie posiadały bynajmniej charakteru gospodarczego, lecz przedewszystkiem cele polityczne, a mianowicie: wzmocnienie niemczyzny na wschodzie. Pisze o tem zupełnie wyraźnie Dr. Wilhelm John w swojej pracy *Die Industrialisierungspolitik des Oberpräsidenten von Gossler in Westpreussen*, drukowanej w zeszycie Nr. 6/7 „Danziger Statistische Mitteilungen" w roku 1927.

O zamierzeniach von Gosslera Dr. John wyraża się jak następuje:

„Wychodził przytem z przesłanek, że kwitnący przemysł doprowadzi nowe siły narodowej gospodarce w Prusach Zachodnich, więcej nawet, że do jej rozwoju jest bezwarunkowo potrzebny. Następnie wykuł dla gospodarczego wzmocnienia niemczyzny na wschodzie tę zasadę prawdziwie godną męża stanu: „Niemieccy chłopi na wieś a niemiecki przemysł do miast".

Po scharakteryzowaniu sprzeciwów, jakie powstały ze strony przemysłu i rolnictwa, Dr. John pisze:

,,Sprzeciw kół agrarnych przeciwko uprzemysłowieniu wschodu zmalał znacznie z biegiem czasu. Znaleźli się wśród rolników dalekowzroczni ludzie, którzy trafnie oceniali sprawy i potrafili je sprawiedliwie uszanować. Dla nich miarodajnym był punkt widzenia, że utworzenie przemysłów w niemieckich miastach wschodu było skutecznym środkiem dla wzmocnienia niemczyzny''. (Podkreślenie w oryginale).

Powstałe podczas ery Gosslera przemysły korzystały ze specjalnych subwencyj państwowych lub też w celu sztucznego ich podtrzymania otrzymywały zamówienia państwowe, co nie mogło jednak powstrzymać całego szeregu nowopowstałych przedsiębiorstw od upadku. Dr. John pisze o tem szeroko, wykazując nieszczęśliwe koleje poszczególnych przedsiębiorstw i smutne rezultaty zamierzonej akcji. Najlepiej siłą rzeczy rozwijały się przedsiębiorstwa państwowe, jak Stocznia Cesarska, Warsztaty Artyleryjskie i Fabryka Broni, służące wyłącznie potrzebom armji i marynarki wojennej. Te zakłady zaprzestały swą wojenną produkcję po roku 1918, również zakończając swą sztuczną egzystencję.

Wszystko co przytoczyliśmy wyżej potwierdza, że polityka niemiecka, podsycając dobrobyt Gdańska przy pomocy tego rodzaju środków, jak tworzenie w Gdańsku dużej ilości urzędów, stacjonowanie całej masy wojska i sztuczne tworzenie przemysłu posiadającego cele czysto polityczne, zaniedbywała jednocześnie Gdańsk jako port handlowy, starając się rozerwać węzły łączące Gdańsk z ziemiami polskiemi. Chodziło o to, aby Gdańsk uwierzył w korzyści przekształcenia go w miasto urzędniczo-militarne i nie zauważył szkód powstających z zaniku myśli gospodarczej w Gdańsku.

Senat W. M. Gdańska uważa istnienie przed wojną w Gdańsku licznej armji oraz licznych urzędów jako też fabryk broni i amunicji, za korzystne dla rozwoju Gdańska.

2. ROZWÓJ GOSPODARCZY WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA.

Nieuzasadnione wątpliwości.

Polski memorjał gospodarczy zawierał bardzo szczegółową analizę sytuacji portu gdańskiego w latach powojennych, t. zn. od chwili włączenia Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego. Podano tam dane cyfrowe, wykazujące stałe zwiększenie się ruchu okrętowego, wzrost przeciętnego tonażu statków zawijających do tego portu, wzrost ilości bander reprezentowanych przez te statki i wreszcie zwiększenie się obrotu towarowego w porcie gdańskim. Przeprowadzono również analizę

struktury obrotu towarowego w porcie gdańskim oraz porównanie z obrotem towarowym przedwojennym.

Analiza tej struktury oraz porównanie z rokiem 1912 wykazały, że niesłusznem jest twierdzenie, jakoby wzrost wywozu lub przywozu towarów przez port gdański tłumaczył się wyłącznie zwiększeniem się ilości towarów małowartościowych, masowych, gdyż również inne towary, wysokowartościowe, wykazują zwiększenie się obrotu w stosunku do stanu przedwojennego.

Senat W. M. Gdańska nie zaprzecza słuszności tych danych, przyznając, że zarówno ruch okrętowy jak i obrót towarowy w porcie gdańskim po wojnie wykazał duże zwiększenie się. Jednakowoż Senat stara się umniejszyć znaczenie tego faktu, posługując się przytem wyliczeniem procentowego udziału każdej z poszczególnych grup towarowych w ogólnym przywozie względnie wywozie w okresie lat 1924—1929.

Nie jest zupełnie jasne, co miało na celu tego rodzaju obliczenie, które jest niczem więcej, jak wykonaniem pewnego ćwiczenia matematycznego, nie posiadającego jednak znaczenia z punktu widzenia gospodarczego. Senat Wolnego Miasta wykazuje np., że przywóz produktów zwierzęcych w roku 1924 wynosił 127 582 ton, stanowiąc 15,9 % ogólnego przywozu, natomiast w roku 1929 wynosił dwa razy więcej, gdyż 259 488 ton, stanowiąc 14,5 % ogólnego przywozu. Przywóz artykułów chemicznych wzrósł w tym samym czasie ze 107 055 ton do 117 699 ton, a udział w ogólnym przywozie obniżył z 14,5 % do 6,6 %. Przywóz papieru wzrósł z 7 112 ton do 11 086 ton, a udział w ogólnym przywozie zmniejszył się z 1,0 % do 0,6 %. Podobnie wykazuje Senat W. M. Gdańska, że tego rodzaju zmiany istnieją również w wywozie przez port gdański. Tak więc wywóz artykułów spożywczych wzrósł z 440 645 ton do 593 803 ton, udział zaś procentowy zmniejszył się z 26,9 do 8,8 %. Wywóz materjałów budowlanych i ceramicznych wzrósł z 24 374 ton do 65 462 ton, a udział procentowy zmalał z 1,5 do 1,0 %. Wywóz artykułów chemicznych wzrósł z 17 625 ton do 35 905 ton, a udział procentowy zmalał z 1,1 % do 0,5 %.

Nie potrzeba nawet specjalnego ekonomicznego uzdolnienia aby rozumieć, że tego rodzaju wyliczenia procentowe nie posiadają żadnej wartości, gdyż jest zupełnie zrozumiałe, że skoro w wywozie w tym samym czasie zwiększył się znacznie bardziej eksport innych towarów, w danym wypadku węgla, który jest ładunkiem w gdańskim porcie zupełnie nowym, w przywozie zaś w celu zrównoważenia bilansu obrotu portowego postarano się o przyciągnięcie importu innych

towarów, w danym wypadku rud, metali i wyrobów metalowych, co się szczęśliwie udało, udział procentowy przywozu lub wywozu pozostałych grup towarowych musiał się obniżyć, chociaż absolutne liczby wykazują znaczny wzrost.

Rozumowanie Senatu Wolnego Miasta Gdańska idzie w następującym kierunku: Ogólny wywóz w latach od 1924 do 1929 zwiększył się z 1 636 485 ton do 6 766 699 ton. W tym samym czasie wywóz artykułów spożywczych wprawdzie zwiększył się z 440 645 ton do 593 803 ton, jednakowoż udział procentowy zmniejszył się z 26,9 % do 8,8 %. Wobec tego Senat uważa, że wzrost w cyfrach absolutnych nie ma żadnego znaczenia, gdyż liczby procentowe wykazują spadek udziału procentowego wywozu artykułów spożywczych, czy też innych.

Przyjmując ten tok rozumowania, należałoby dojść do wniosku, że Senat Wolnego Miasta uznałby jedynie wówczas poprawę sytuacji w porcie gdańskim, gdyby wywóz artykułów żywnościowych wzrósł z 440 645 ton nie do 593 803 ton, lecz powyżej 1 820 202 ton, gdyż tylko w tym wypadku wywóz tych artykułów wynosiłby w r. 1929 więcej niż 26,9 % ogólnego wywozu, a więc dawałby odsetek większy niż w r. 1924. Powyższy przykład dostatecznie ilustruje nierealność i wadliwość rozumowania Senatu Wolnego Miasta Gdańska.

W dalszym ciągu swoich wywodów Senat W. M. Gdańska podaje zestawienie wartości towarów przywiezionych i wywiezionych przez port gdański w latach od 1924 do 1929, wskazując na to, że wzrostowi ilościowemu nie towarzyszył identyczny wzrost wartościowy tych towarów. Że istotnie tak jest, nie może być dla nikogo niespodzianką, gdyż trudno wymagać, aby wartość towarów przywożonych przez port gdański, wzrastała równolegle do wzrostu wagi tych towarów, skoro obok zwiększenia się obrotu towarami wysokowartościowemi, zwiększył się i przybył obrót towarami mniej wartościowemi jak np. węglem, a ponadto nastąpił bardzo znaczny spadek cen na rynkach światowych.

Cyfry podane przez Senat W. M. Gdańska nasuwają poza tem duże wątpliwości, a co gorsza, nie są niczem poparte, gdyż sposób obliczenia tych liczb nie został nigdzie wykazany ani też liczby te nie były przedtem nigdzie publikowane. Stwierdzić też można, że liczby podane przez Senat zbyt rażąco odbiegają od danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej w Rocznikach Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, gdzie wyczerpująco i szczegółowo podana jest wartość towarów przywożonych przez Gdańsk do polskiego obszaru

celnego i wywożonych zeń tą samą drogą. Dane Głównego Urzędu Statystycznego R. P. nie obejmują wprawdzie wartości towarów przechodzących tranzytem przez polski obszar celny, jednakowoż nie wykazują pod względem wagowym zbyt rażących odchyleń od danych obrotu towarowego w gdańskim porcie. Z tego względu również dane co do wartości tych towarów nie powinny się zbytnio różnić od gdańskich danych co do wartości obrotu towarowego w porcie. Tymczasem różnica pomiędzy liczbami Głównego Urzędu Statystycznego R. P. a liczbami podanemi przez Senat W. M. Gdańska jest bardzo rażąca.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego R. P. przywóz przez Gdańsk dawał następujące liczby w latach:

1926	464 710	ton	368 634 tys. zł
1927	1 330 572	,,	724 617 ,, ,,
1928	1 610 401	,,	887 979 ,, ,,
1929	1 562 000	,,	795 000 ,, ,,

Wywóz natomiast dał następujące liczby:

1926	5 663 180	ton	641 851 ,, ,,
1927	6 244 004	,,	676 862 ,, ,,
1928	6 748 102	,,	588 383 ,, ,,
1929	6 865 000	,,	699 000 ,, ,,

Wszystkie powyższe obliczenia niczego jednak nie dowodzą, jeśli chodzi o wykazanie rozwoju czy upadku portu gdańskiego po wojnie, a więc od chwili włączenia go do polskiego obszaru gospodarczego. Potrzebne w tym celu porównania przeprowadził polski memorjał gospodarczy posługując się danemi dotyczącemi wagi przywiezionych i wywiezionych towarów w roku 1912 i 1929 i dochodząc do wniosku, że zwiększył się również obrót wysokowartościowemi towarami. Również Senat W. M. Gdańska w swojem zestawieniu, eliminującem liczby wywozu węgla, doszedł do przekonania, że w roku 1929 wywóz towarów przez port gdański bez węgla wynosił 1 490 000 ton, czyli więcej, niż wywóz w najkorzystniejszym roku przedwojennym, a mianowicie w 1912, gdzie wywóz wynosił 1 311 787 ton. Sam Gdańsk jednak przyznaje, że ten odrzucony przezeń wywóz węgla jest mimo wszystko pożądanym ładunkiem dla portu gdańskiego.

W ten sposób można stwierdzić, że podane przez Senat wywody w niczem nie naruszają danych, zamieszczonych w polskim memorjale gospodarczym i dowodzących, że chociaż po wojnie zmieniła się struktura obrotu towarowego w gdańskim porcie, to jednak ogólne położenie portu zmieniło się znacznie na lepsze.

Równowaga bilansu portowego. Senat W. M. Gdańska uskarża się specjalnie na brak równowagi pomiędzy przywozem i wywozem towarów przez port gdański i powołuje się na to, że przed wojną obrót towarów w obu kierunkach bilansował się idealnie.

Przeprowadzona w polskim memorjale gospodarczym analiza obrotu towarowego w Gdańsku w latach przedwojennych wykazała już, że struktura tego obrotu była przed wojną zupełnie sztuczna i spowodowana wyłącznie tem, że Gdańsk był odcięty od swego właściwego obszaru ciążenia. Równowaga bilansu portowego istniała wyłącznie dzięki temu, że wywóz składał się tylko z trzech towarów: zboża, cukru i drzewa, w przywozie zaś znajdowały się tego rodzaju towary jak np. węgiel, nafta, cement, sól, masło itp. Niektóre z tych towarów dawały bardzo znaczne ilości, gdyż np. przywóz węgla wynosił przeciętnie ponad 200 000 ton. Jest rzeczą zupełnie naturalną, że ten sztuczny układ obrotu towarowego w gdańskim porcie musiał prysnąć po wojnie i ustąpić dzisiejszej równowadze, zmniejszającej się zresztą stopniowo dzięki przyciąganiu do Gdańska ładunków importowych.

Zresztą Gdańsk nie jest bynajmniej jedynym portem, posiadającym niezrównoważony bilans portowy. Następujące zestawienie poucza nas, że również i inne porty znajdują się w zupełnie podobnem położeniu: (patrz tabl. 38)

Tablica 38. Porównanie bilansów portowych.
w tysiącach ton

Wyszczególnienie	1929		1928	
	przywieziono	wywieziono	przywieziono	wywieziono
Wielki Hamburg	18 972,9	9 771,1	19 722	9 898
Porty Bremeńskie	4 026,8	2 434,7	3 989	1 936
Szczecin	3 403,2	1 518,9	2 513	1 091
Emden	2 526,9	1 414,9	1 460	1 193
Lubeka	1 230,0	577,4	1 227	576

Różnica polega na tem, że wyżej wymienione porty posiadają przewagę przywozu, podczas gdy Gdańsk posiada przewagę wywozu.

Obieg pieniężny. Po stwierdzeniu rozwcju obrotu portowego w Gdańsku w latach powojennych, specjalny rodział poświęcono w polskim memorjale gospodarczym sprawie rozwoju życia gospodarczego w Wolnem Mieście Gdańsku. Posłużono się przytem przy-

jętą na całym świecie metodą i zanalizowano tego rodzaju wskaźniki rozwoju życia gospodarczego, jakiemi są: wysokość obiegu banknotów, tworzenie się kapitałów, a więc wzrost wkładów oszczędnościowych i na rachunkach bieżących, liczba weksli zdyskontowanych, wielkość obrotów w Izbie Rozrachunkowej, rentowność przedsiębiorstw, rozwój banków itp. dane.

Materjał liczbowy, podany w polskim memorjale i wykazujący z roku na rok pomyślniejsze liczby w każdym z wyżej wyliczonych wskaźników, nie został (poza jednym wyjątkiem) przez Senat W. M. Gdańska zakwestjonowany. I tak, Senat pisze w swojej odpowiedzi o „wydocznym (beträchtlichen) rozwoju gospodarstwa gdańskiego w czasie powojennym", oraz przyznaje, iż:

„Prawdą jest, że ruch okrętowy w porcie gdańskim w ciągu ostatnich pięciu lat mógł wykazać silny wzrost, że również ilość bander reprezentowanych w porcie gdańskim zwiększyła się. Również prawdą jest, że ilościowo obrót towarowy w gdańskim porcie wykazał duży wzrost".

Podobnie potwierdza Senat W. M. Gdańska wywody polskiego memorjału już bezpośrednio w dziedzinie wyżej wspomnianych wskaźników, stwierdzając:

„Prawdą jest, że obrót pieniężny w Wolnem Mieście Gdańsku z przeciętnie 30,1 miljonów guldenów w r. 1925 wzrósł do przeciętnie 34,7 miljonów guldenów w r. 1929.

„Co się tyczy wzrostu oszczędności w gdańskich kasach oszczędnościowych, prawdą jest, że ruch oszczędnościowy na obszarze Wolnego Miasta Gdańska wykazywał dobre rezultaty.

„Prawdą jest, że filje wielkich banków niemieckich, z wyjątkiem „Deutsche Bank", który powstał już z przedtem istniejącej w Gdańsku instytucji bankowej, założone zostały dopiero po wojnie"...

Tak samo nie zaprzecza Senat W. M. Gdańska, że wzrosła w bankach liczba zdyskontowanych weksli, że zwiększyły się wkłady na rachunkach bieżących, pomimo że wkłady zagraniczne, a zwłaszcza polskie, zmniejszyły się i wreszcie dochodzi do generalnego stwierdzenia:

„Że rozmiary gdańskiego handlu po wojnie wzrosły, temu rząd gdański nigdy nie zaprzeczał".

Nie czyniąc zarzutu danym liczbowym, Senat W. M. Gdańska kwestjonuje jednak wyciągnięte z nich wnioski, posługując się przytem argumentacją zawierającą twierdzenia bardzo odbiegające od poglądów wyrażanych na te same sprawy przez miarodajne czynniki w Gdańsku.

Przyznając, że obieg pieniężny w Gdańsku wykazuje stały wzrost, Senat W. M. Gdańska uważa, że wzrost ten niczego jeszcze

nie dowodzi, gdyż w Niemczech obieg pieniężny, obliczony na jednego mieszkańca, jest nieco wyższy, niż w Gdańsku. Już samo przyrównanie W. M. Gdańska do Niemiec nasuwa duże wątpliwości. Poza tem jednak kwestjonowanie wzrostu obiegu pieniężnego, jako wskaźnika rozwoju życia gospodarczego musi być uznane jako pogląd bardzo swoisty, zwłaszcza gdy ze strony polskiej stwierdzono, że wzrostowi obiegu pieniężnego nie towarzyszył wzrost cen. Jest rzeczą pocieszającą, że w danym wypadku pogląd wyrażony w polskim memorjale gospodarczym na znaczenie wzrostu obiegu pieniężnego w Gdańsku pokrywa się całkowicie z poglądem „Bank von Danzig" wyrażonym w sprawozdaniu z działalności za rok 1928. Bank von Danzig stwierdza, że roku 1928

„.... wystąpił znów objaw stopniowego zwiększania się liczb obiegu banknotów, który można było zauważyć również w roku poprzednim (str. 9). Ponieważ ponadto zwiększeniu się obiegu banknotów nie towarzyszył wzrost cen — gdański indeks kosztów utrzymania nie wykazywał zmian — a wahania kursu dewiz odczuwano tylko w najwęższych granicach, przeto wynika, że zwiększenie się zapotrzebowania na środki płatnicze należy przypisać zwiększonej aktywności życia gospodarczego". (str. 10).

Wzrost oszczędności.

Podobna sytuacja istnieje w odniesieniu do sprawy wzrostu oszczędności w Gdańsku. Senat Wolnego Miasta, jak zaznaczyliśmy, przyznaje, że akcja oszczędnościowa w Gdańsku rozwija się pomyślnie. Jednocześnie wygłasza jednak pogląd, że wzrost tych oszczędności świadczy raczej o upadku życia gospodarczego w Gdańsku i powołuje się przytem na sprawozdanie roczne Kasy Oszczędnościowej Miasta Gdańska za rok 1927, gdzie uważano, że wzrost oszczędności spowodowany jest wycofywaniem się kapitałów z życia gospodarczego.

Zarówno pogląd Senatu, jak i uznany przezeń pogląd Gdańskiej Kasy Oszczędności odbiegają bardzo od powszechnie przyjętych poglądów na te sprawy. Na całym świecie prowadzona jest dziś akcja, nawołująca do oszczędności i traktująca kasy oszczędnościowe jako zbiorniki drobnych sum, zaoszczędzonych przez szerokie masy ludności, które to sumy leżałyby bezużytecznie, gdyby nie zostały skierowane do instytucyj oszczędnościowych, skąd mogą być skutecznie puszczane w obieg przez wypożyczenie ich przedsiębiorstwom, biorącym czynny udział w życiu gospodarczem. W ten sposób sam wzrost oszczędności może świadczyć wyłącznie o wzroście dobrobytu wśród szerokich mas. O zastoju gospodarczym mógłby świadczyć zmniejszony przypływ oszczędności oraz odpływ wypożyczonych pieniędzy zpowrotem do kas oszczędnościowych, nigdy zaś stały, kilka lat trwający wzrost wkładów oszczędnościowych.

Można stwierdzić, że tak zapatruje się również na sprawę gromadzenia się oszczędności Bank von Danzig, gdyż w sprawozdaniu za rok 1927 czytamy:

,,Wewnętrzny rynek kapitałów doznał w ciągu roku znacznego wzmocnienia, które odzwierciadla się we wzroście wkładów oszczędnościowych oraz depozytów... Można spodziewać się, że zaspokojenie kredytu hipotecznego przez kapitał krajowy wykaże dalszy postęp. Jak wykazał dotychczasowy rozwój, kapitał zagraniczny nie zawsze stoi do usług kredytu hipotecznego. Jeśli może być zasilony ze źródeł krajowych, należy temu dać pierwszeństwo zarówno ze względu na stałość, jak i taniość, podobnie, jak naturalnem jest, ażeby używać przedewszystkiem własnych kapitałów dla zaspokojenia istniejącego zapotrzebowania kredytowego w życiu gospodarczem.

Już to zwiększone tworzenie się kapitałów w życiu gospodarczem wykazuje, że ogólne położenie gospodarcze w ubiegłym roku nie było niezadowalające" (str. 10, podkreślenie oryginalne).

W polskim memorjale gospodarczym wskazano, że wkłady oszczędnościowe w Kasie Oszczędnościowej Miasta Gdańska osiągnęły w lutym 1930 roku 35,6 miljonów guldenów, podczas gdy przeciętna miesięczna w roku 1913 wynosiła 14,0 miljonów guldenów. Senat Wolnego Miasta uważa to przeciwstawienie za mylne i kwestjonuje wynikające stąd wnioski. Odpierając zarzut Senatu wystarczy stwierdzić, że liczba 35,6 miljonów dla lutego 1930 roku oraz przeciwstawiona jej liczba 14,0 miljonów, jako przeciętna dla roku 1913, wzięte zostały z tabeli zatytułowanej ,,Danziger Wirtschaftszahlen" pomieszczanej stale na pierwszej stronicy ,,Danziger Statistische Mitteilungen", wydawanych przez Urząd Statystyczny W. M. Gdańska, gdzie istnieje to samo przeciwstawienie, bez żadnych zastrzeżeń.

Jak zaznaczyliśmy wyżej, Senat W. M. Gdańska kwestjonuje również wartość dowodową wskaźników dotyczących wzrostu wkładów na rachunkach bieżących oraz wzrostu liczby zdyskontowanych weksli. Bank von Danzig w swojem sprawozdaniu za rok 1929 zapatruje się na te sprawy w sposób następujący:

,,Wzrost wkładów i portfelu wekslowego w bankach, czemu, jak należy przypuszczać, towarzyszył wzrost kredytów na rachunkach bieżących, wyraźnie wykazuje, że znaczenie Gdańska jako rynku finansowego wzrasta pocieszająco" (str. 10).

W ten sposób możemy stwierdzić, że miarodajna w danym wypadku instytucja, jaką jest Bank von Danzig, ocenia wręcz odwrotnie znaczenie wyżej wspomnianych wskaźników niż to czyni Senat Wolnego Miasta w swojej odpowiedzi. Zdaniem Bank von Danzig zarówno wzrost obiegu pieniężnego, jak wzrost wkładów oszczędnościowych oraz wkładów na rachunkach bieżących i wreszcie wzrost

weksli zdyskontowanych w gdańskich bankach wskazują na rozwój życia gospodarczego i są radośnie witane przez Bank von Danzig. Nie inaczej oceniał też te przejawy polski memorjał gospodarczy.

Rentowność przedsiębiorstw. Specjalnie ostro zaatakował Senat tabelę, wykazującą rentowność gdańskich przedsiębiorstw i gdańskich spółek akcyjnych, zaczerpniętą z organu Gdańskiej Izby Handlowej, „Danziger Wirtschaftszeitung". Senat przypuszcza, że polski memorjał gospodarczy padł tu ofiarą omyłki, gdyż nie uwzględnił różnych zastrzeżeń, jakie podane zostały jednocześnie przez autora tej tabelki, a których zadaniem było wykazanie nieprawdziwości wyników uwidocznionych w tabeli.

Bynajmniej tak nie jest. Uznać należy, że wspomniana tabelka zawiera istotny obraz rentowności gdańskich przedsiębiorstw oraz że zastrzeżenia, które obecnie powtarza Senat Wolnego Miasta, nie wytrzymują krytyki. Autor tabelki a wraz z nim Senat uważają, że wyłączyć tu należy jedną ze spółek akcyjnych, która przyniosła duże dochody, ponieważ dochody te były „przypadkowe". Gdyby przy tego rodzaju obserwacjach wyłączać przedsiębiorstwa wykazujące „przypadkowo" duże dochody, musianoby również wyłączyć i tego rodzaju przedsiębiorstwa, które „przypadkowo" poniosły znaczniejsze straty. Ocena jednak, jakie dochody lub straty są natury „przypadkowej" jest rzeczą zupełnie dowolną i nie mogą być brane pod uwagę przy tego rodzaju obserwacjach. Poza tem, jeżeli te „przypadkowe dochody" zakwestjonowanej spółki akcyjnej, będącej przedsiębiorstwem handlowym, pochodziły z operacyj bankowych, to raczej należałoby przenieść ją z grupy handlowej do grupy bankowej, nie zaś odrzucać jej zupełnie.

W grupie przemysłowej należałoby zdaniem Senatu odrzucić znów te spółki akcyjne, które posiadają charakter monopolowy lub też korzystają z pewnych przywilejów. Również i takie wyłączenie nie jest uzasadnione, gdyż w dzisiejszym ustroju ekonomicznym w rzeczywistości niema zupełnej wolnej wymiany, lecz w każdej gałęzi przemysłu istnieje poniekąd pewien monopol, niekoniecznie ustawowy, lecz najczęściej faktyczny, przez co swobodna gra sił ekonomicznych zostaje wyłączona. Nowoczesna struktura rynków zbytu wykazuje aż nadto przykładów świadczących o prawdziwości tego twierdzenia w postaci najrozmaitszych porozumień przemysłowych i innych przejawów koncentracji. Jeśli ponadto zważyć, że nawet dla przedsiębiorstwa monopolowego istnieje pewne optimum zysków dających się osiągnąć, niezależne od niego, nie znajdziemy żadnego powodu, dla którego przy ocenie rentowności zakładów

przemysłowych na danym obszarze należałoby wyłączyć przedsiębiorstwa ,,monopolowe" lub ,,uprzywilejowane".

Szczególnie gdy chodzi o przedsiębiorstwa monopolowe, których działalność zwężona jest wyłącznie do obszaru W. M. Gdańska, mogą one wręcz przeciwnie być doskonałym miernikiem stanu gospodarczego tego obszaru, gdyż rentowność takiego przedsiębiorstwa, zależna od możliwości zbytu, będzie doskonale charakteryzowała stan gospodarczy tego obszaru.

W myśl powyższego podtrzymać należy w całej pełni wartość i znaczenie tabeli zakwestjonowanej przez Senat Wolnego Miasta.

Finanse i handel. Przytaczając dowody rozwoju gospodarczego Gdańska po przyłączeniu go do polskiego obszaru gospodarczego, w polskim memorjale gospodarczym podano również kilka faktów z dziedziny rozwoju bankowości i wykazano zasadniczą zmianę, jaka zaszła w latach powojennych, gdzie powstał cały szereg nowych instytucyj finansowych oraz giełda pieniężna i efektów. W odróżnieniu od lat przedwojennych, Gdańsk stał się obecnie poważnym ośrodkiem finansowym wyłącznie dzięki temu, że podniosło się znaczenie Gdańska, przez który przepływa znaczna część polskiego handlu zagranicznego.

Odpowiedź Senatu Wolnego Miasta nie kwestjonuje wcale tego, co powiedziano w polskim memorjale, a nawet przeciwnie, potwierdza wszystkie podane fakty. Stwierdzić więc można, że Senat W. M. Gdańska odstąpił w danym wypadku od swojej zasady negowania wszystkiego co wskazywałoby na korzyści, jakie osiągnął Gdańsk dzięki wspólnocie gospodarczej z Polską.

Również nie neguje Senat, że aparat handlowy w Gdańsku zwiększył się w latach powojennych, twierdzi jednak, że dane dotyczące zwiększenia się liczby osób zajętych handlem za rok 1923 nie są miarodajne, gdyż rok ten był okresem największej inflacji, wobec czego z porównania danych za rok 1907 i 1923 nie można wyciągnąć żadnych wniosków.

Jak zaznaczono już w polskim memorjale, dla dalszych lat brak jest danych statystycznych, dotyczących liczby zatrudnionych w poszczególnych gałęziach życia gospodarczego, wobec czego przytoczenie liczb z okresu po roku 1923, a więc po zaprzestaniu inflacji, nie było możliwe. Wyrażono jednak przypuszczenie, że w dalszych latach niewątpliwie znaczenie handlu w gdańskiem życiu gospodarczem bardziej jeszcze wzrosło.

Pośredniem potwierdzeniem tej tezy, a bezpośrednim dowodem wzrostu aparatu gospodarczego w Gdańsku, jest statystyka dotycząca

ilości zarejestrowanych przedsiębiorstw w Gdańsku a w szczególności istniejących tu spółek. Wzrost ten w latach 1919 oraz 1928 w porównaniu z rokiem 1913 wyraża się w następujących liczbach: Ilość zarejestrowanych spółek w końcu roku:

Wyszczególnienie	1913	1919	1928
Spółki akcyjne	34	58	314
Spółki komandytowo-akcyjne	—	—	—
Spółki z ogr. odp.	155	277	645
Spółki jawne handlowe i komandytowe	1 325	1 835	2 829
Ogółem	1 514	2 170	3 793

Ponieważ w nowoczesnej strukturze gospodarczej bezmała wszystkie poważniejsze przedsiębiorstwa posiadają charakter spółek, można uznać, że powyższe zestawienie trafnie charakteryzuje rozwój całego życia gospodarczego. Jak widać, liczba przedsiębiorstw w roku 1928 przewyższa 2½-krotnie liczbę przedwojenną.

Potrzeba współpracy.

Wszystkie powyższe dane upoważniają do ponownego stwierdzenia, że gdańskie życie gospodarcze, a wraz z niem dobrobyt w Gdańsku wzrosły w latach powojennych wskutek zmiany sytuacji, w jakiej obecnie znalazł się Gdańsk, uzyskując łączność z ziemiami polskiemi, w odróżnieniu od sztucznego rozerwania tej łączności przez długie dziesiątki lat poprzedzających wojnę światową.

W polskim memorjale gospodarczym zaznaczono, że pomimo niewątpliwego rozwoju jaki osiągnął Gdańsk, rozwój ten mógłby być większy jeszcze, gdyby gdański handel stanął w roli bardziej chętnego współpracownika przy pracy nad torowaniem nowych dróg dla polskiej ekspansji gospodarczej. Odpowiedź Senatu W. Miasta zawiera twierdzenia, że ze strony handlu gdańskiego istniała od początku chęć tego rodzaju współpracy, czego dowodem jest utworzenie w Gdańsku w roku 1920 międzynarodowych targów, udział firm gdańskich w targach poznańskich i lwowskich i coraz większe zastępowanie zagranicznych towarów polskiemi w samym Gdańsku.

Wobec tych argumentów zaznaczyć trzeba, że zainteresowanie się Gdańska rynkiem polskim skierowane było prawie że wyłącznie w kierunku importu towarów zagranicznych do Polski, nie zaś w kierunku popierania eksportu i wyszukiwania rynków zbytu dla polskich towarów eksportowych w tych gałęziach, gdzie eksport zaczął dopiero się rozwijać. Oczywiście, kupiec gdański, który już przed wojną

eksportował polskie drzewo lub polskie zboże, również i w latach powojennych prowadził ten handel, odgrywając czynną rolę w eksporcie tych produktów z Polski zagranicę. Natomiast zupełnie inaczej przedstawiała się sprawa współpracy gdańskiego kupca z polskim przemysłem w tych wypadkach, gdy polskie produkty przemysłowe zaczęły sobie dopiero torować drogę na rynki zagraniczne i gdzie konieczne było dokonanie pracy pionierskiej, do której gdański kupiec miał wszelkie dane, znajdując się w tak wybitnym punkcie węzłowym polskiego handlu z zagranicą, jakim jest port gdański.

Jak zaznaczono wyżej, kupiec gdański skierowywał swe zainteresowania raczej w kierunku importu zagranicznych towarów do Polski, odgrywał rolę przedstawiciela konkurencyjnych przedsiębiorstw zagranicznych, nietylko nie ułatwiając eksportu analogicznych towarów polskich na rynki zagraniczne, lecz utrudniając raczej rozwój polskich przedsiębiorstw przez lokowanie wytworów przemysłu obcego na rynku polskim. O tej tendencji świadczył również udział gdańskich firm na targach w Poznaniu i we Lwowie, gdyż przeważnie wystawiały tam te firmy gdańskie, które posiadały przedstawicielstwa firm zagranicznych i starały się o ulokowanie towarów zagranicznych w Polsce.

Że na rynku gdańskim coraz częściej pojawiają się towary polskie w miejsce towarów niemieckich, nie przeczy to bynajmniej wyżej powiedzianemu, lecz jest objawem zupełnie normalnym ze względu na włączenie Gdańska do polskiego obszaru celnego. Poza tem jest rzeczą bardzo charakterystyczną, że Gdańsk bardzo silnie bronił się przeciwko używaniu polskich produktów przemysłowych, żądając dla siebie specjalnych kontyngentów przywozowych na towary zagraniczne a zwłaszcza niemieckie, zakazane do przywozu, i twierdząc, że bez tych towarów w żaden sposób obejść się nie może, podczas gdy tego rodzaju miasta, jak np. Poznań, Bydgoszcz, Toruń lub Grudziądz, które przed wojną posiadały te same przyzwyczajenia, co Gdańsk, bardzo szybko przyjęły produkty przemysłu polskiego i przekonały się, że nie są one bynajmniej gorsze, niż produkty przemysłu niemieckiego. Ze strony kupiectwa gdańskiego natomiast spotykano zasadniczą niechęć zmiany źródeł zakupu, nieznajomość zdolności wytwórczej polskiego przemysłu, co w niektórych wypadkach trwa jeszcze do dnia dzisiejszego, i popieranie importu towarów zagranicznych.

Jeśli Gdańsk powołuje się na straty, jakie ponosił w Polsce w związku ze spadkiem złotego w roku 1925, to jest to dalszy dowód że Gdańsk głównie importował do Polski towary zagraniczne, przyczem istotnie poniósł straty, otrzymawszy zapłatę za dostarczone

towary w zdeprecjonowanej walucie, gdy oczywiście nie mógłby ponieść żadnych strat przy spadku wartości złotego, gdyby chodziło o zakup towarów w Polsce i sprzedaż tych towarów na rynkach zagranicznych. Nieznaną też jest rzeczą, aby kiedykolwiek bojkotowano w Polsce gdańskiego kupca, pragnącego zakupić w Polsce towary na eksport.

Brak znajomości zaplecza.

Ten właśnie brak znajomości polskich wytwórni przemysłowych, zdolności produkcyjnej polskiego przemysłu oraz brak chęci nastawienia się na pracę pionierską w kierunku eksportu w nowych dziedzinach, stanowi przedmiot zarzutu postawionego w polskim memorjale. Mniej chodziło tu o towary masowej produkcji, które ma na myśli Gdańsk w swojej odpowiedzi, gdzie jest rzeczą daleko łatwiejszą opanowanie rynków zagranicznych bezpośrednio przez przemysł, bez korzystania z usług pośredników. Jak zaznaczyliśmy już poprzednio, istnieje na całym świecie tendencja wyłączenia pośrednictwa kupca i nawiązania bezpośrednich stosunków pomiędzy producentem a zagranicznym odbiorcą, co właśnie najłatwiej daje się urzeczywistnić w dziedzinie jednorodnych produktów masowych. Na potwierdzenie tego stanowiska nie od rzeczy będzie powtórzyć raz jeszcze zdanie D-ra Kurt Wockenfotha (loco citato, str. 17):

,,Przejawiła się tu tendencja rozwojowa w nowoczesnym handlu, mianowicie, ażeby przy pomocy wyeliminowania handlu pośredniczącego i nawiązania bezpośrednich stosunków pomiędzy krajowym producentem i zagranicznym odbiorcą obrać najtańszą gospodarczo drogę.

Tak więc w ostatnim dziesiątku lat we wszystkich miastach portowych daje się zauważyć cofanie się handlu samoistnego na rzecz handlu ekspedycyjnego. Tak np. w r. 1913 w Bremie do handlu ekspedycyjnego należała mniej więcej trzecia część przywozu i więcej, niż połowa wywozu, a w Szczecinie 60% całego handlu. Przez odsunięcie handlu samoistnego kupcowi w miastach portowych pozostawał tylko zarobek przy ekspedycji towarów".

Wspomniano wyżej o braku dostatecznego kontaktu pomiędzy gdańskim kupcem a polskim przemysłem. To samo da się rozszerzyć z nielicznemi wyjątkami na całe działy gdańskiego życia gospodarczego oraz ich przedstawicielstwa, które dla przyczyn nie mających nic wspólnego z życiem gospodarczem uchylają się od ścisłej współpracy z polskiem życiem gospodarczem lub też nie chcą wejść jako część składowa do polskiego organizmu gospodarczego. Wiadomem jest stanowisko Senatu W. M. Gdańska, przeciwne wchodzeniu gdańskich eksporterów do polskich organizacyj eksportowych i domagające się tworzenia odrębnych organizacyj eksportowych gdańskich i to

w tych wypadkach, gdy chodzi o eksport produktów polskich. Tego rodzaju stanowisko utrudnia oczywiście pełną zaufania wzajemną współpracę, gdyż jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że podobny separatyzm gospodarczy, wysuwany przez Senat Wolnego Miasta, staje na przeszkodzie ku zacieśnieniu się stosunków pomiędzy kupcem gdańskim a polskiemi sferami gospodarczemi.

Stosunek do polskich firm.

Jest rzeczą charakterystyczną, że Senat W. M. Gdańska pod mianem gdańskiego handlu rozumie wyłącznie tylko firmy niemieckie lub nawet firmy osiadłe w Gdańsku już w czasach przedwojennych. Firmy założone w Gdańsku przez Polaków, chociażby to były samodzielne przedsiębiorstwa założone w Gdańsku czy to jako firmy jednoosobowe, czy też spółki, posiadające gdańską osobowość prawną, nie są uważane za firmy gdańskie, które należałoby włączyć pod pojęcie gdańskiego handlu, lecz za firmy zagraniczne, których rozwój jakoby nie przynosi żadnych korzyści Gdańskowi i nie może być wliczany do rozwoju gdańskiego życia gospodarczego wogóle.

Tego rodzaju stanowisko jest tylko wypływem zasadniczego ustosunkowania się Wolnego Miasta Gdańska, o czem pisano obszernie w polskim memorjale gospodarczym. Stwierdzono tam, że władze gdańskie staw ały cały szereg trudności w Gdańsku, przyczem trudności te omówiono dokładnie z podziałem na poszczególne dziedziny. Senat W. M. Gdańska zaprzecza, jakoby ze strony władz gdańskich istniały tego rodzaju tendencje, wobec czego koniecznem będzie ponowne obszerne omówienie wszystkich tych przykładów.

Stwierdzono w polskim memorjale, że filje polskich spółek zarobkowych w Gdańsku traktowane są przez Senat W. M. Gdańska, jako filje towarzystw zagranicznych, wskutek czego stosowane są do nich najrozmaitsze utrudnienia, jak żądanie zezwolenia Senatu Gdańskiego na zarejestrowanie się, spełnienie wszystkich wymogów stawianych wobec spółek zagranicznych, a więc np. żądania aby większość Rady Nadzorczej lub innego organu nadzorczego składała się z obywateli gdańskich itp. Senat W. Miasta oświadcza w swej odpowiedzi, że dotychczas nie było wypadku, aby odmówiono zezwolenia na zarejestrowanie się filji polskiej spółki zarobkowej.

Nie jest to bynajmniej argument, który mógłby podważyć fakt istnienia specjalnie niekorzystnych warunków powstawania polskich filij. Przedewszystkiem udzielenie lub nieudzielenie zezwolenia na zarejestrowanie się zależy od uznania Senatu, co oczywiście wprowadza moment niepewności i nie daje żadnej gwarancji, czy dotychczasowe chwilowo liberalne stanowisko, przejawiane przez Senat, nie ulegnie

w przyszłości zmianie z tych lub innych powodów. Poza jednak momentem zezwolenia na rejestrację, pozostają wszystkie inne trudności jak np. wspomniany wyżej przepis o przyciągnięciu w skład władz nadzorczych większości obywateli gdańskich, co jest wymogiem tem bardziej uciążliwym, że Senat W. M. Gdańska utrudnia nabywanie obywatelstwa gdańskiego Polakom nawet zdawna osiadłym w Gdańsku. Już wyżej powiedziane wskazuje dostatecznie, że tworzenie w Gdańsku filij polskich spółek zarobkowych bynajmniej nie napotyka na ułatwienia, czego można byłoby się spodziewać w Gdańsku, jako swobodnym i bezpiecznym dostępie Polski do morza, lecz, że przeciwnie, stosowane są tu przepisy specjalne, mające na celu gorsze traktowanie przedsiębiorstw polskich od przedsiębiorstw gdańskich.

W sprawie osiedlania się obywateli polskich na obszarze W. M. Gdańska wskazano w polskim memorjale gospodarczym, że do roku 1923 władze W. M. Gdańska wymagały każdorazowego specjalnego zezwolenia tych władz, przez co kupiec polski traktowany był w sposób nieprzychylny i utrudniający mu działalność na obszarze Wolnego Miasta a w szczególności w gdańskim porcie. W swej odpowiedzi Senat Gdański wskazuje na to, że utrudnienia te istniały w tym celu, aby zapobiec przybywaniu do Gdańska i osiedlaniu się tu nieuczciwych elementów i że od roku 1923 żadnych utrudnień w tej dziedzinie niema.

Zauważyć tu trzeba, że ustawodawstwo pruskie, na mocy którego Senat udzielał lub odmawiał prawa osiedlania się kupcom polskim na obszarze W. M. Gdańska, bynajmniej nie przewiduje wyłącznie momentu uczciwości lub nieuczciwości osoby pragnącej się osiedlić i pozostawia sprawę swobodnej ocenie władzy zezwalającej. Wiadomem jest również, że do roku 1923 nietylko moment uczciwości odgrywał rolę przy decydowaniu poszczególnych wypadków. Od tego roku Senat W. M. Gdańska jedynie zawiesił stosowanie wspomnianych przepisów pruskich, natomiast nie zrzekł się prawa stosowania tych przepisów do kupców polskich na przyszłość, wobec czego kupiectwo polskie nie posiada żadnej gwarancji, czy tego rodzaju przepisy nie zostaną w pewnym momencie do nich ponownie zastosowane. Mamy więc tu do czynienia z momentem niepewności, gdzie pamięć postępowania władz gdańskich do roku 1923 bynajmniej nie działa zachęcająco i raczej odstrasza kupiectwo polskie od wiązania swej działalności z pobytem na obszarze W. M. Gdańska.

Polski memorjał wykazywał obszernie, jak znaczne utrudnienia istnieją dla obywateli polskich na obszarze Wolnego Miasta Gdańska

w dziedzinie przydziału mieszkań w związku z przymusową gospodarką mieszkaniową, uprawianą w Gdańsku do dnia dzisiejszego. Wskazywano na to, że obywatel polski, pragnący zamieszkać w Gdańsku, nie może zająć mieszkania bez specjalnego zezwolenia ze strony odnośnych władz gdańskich, które, jak wiadomo, bądź wyłącznie dysponują swobodnemi mieszkaniami, przydzielając je kandydatom wniesionym na specjalne listy, bądź też udzielają zezwolenia na zajęcie mieszkania, gdy chodzi o lokale droższe, przez osobę zamierzającą zamieszkać w Gdańsku. Jedynie mieszkania w domach nowozbudowanych, a więc mieszkania tem samem najdroższe, gdzie w dodatku wysokość komornego nie jest niczem skrępowana, mogą być wynajmowane bez przeszkód.

Polityka mieszkaniowa.

Odnośne urzędy gdańskie odmawiają obywatelom polskim zarówno gdy chodzi o przydział mieszkań znajdujących się w ich dyspozycji, jak też gdy chodzi o zezwolenie na wyszukanie i zajęcie mieszkania, którego zajęcie uzależnione jest od specjalnego przydziału (Wohnungsberechtigungsschein), a to z tem uzasadnieniem, że ubiegający się o zezwolenie obywatel polski jest cudzoziemcem. Jak zaznaczono w polskim memorjale, obywatele polscy nie są nawet przyjmowani na listę ubiegających się o mieszkania.

Senat W. M. Gdańska wyraża w swej odpowiedzi zdziwienie, że tego rodzaju skarga mogła być wysunięta, gdyż jakoby duża ilość polskich obywateli otrzymała prawo zajęcia mieszkań objętych gospodarką przymusową. Wobec tego rodzaju twierdzenia zaznaczyć trzeba, że uzyskanie prawa zajęcia mieszkania przez obywatela polskiego, należy do niesłychanie rzadkich wypadków, gdyż odnośne władze gdańskie czynią to jedynie w drodze nadzwyczajnego wyjątku lub też specjalnej uprzejmości w stosunku do bardzo nielicznych osób, tak iż ,,duża ilość" obywateli polskich, w stosunku do których czyniono ten wyjątek, stanowi wprost znikomy odsetek w stosunku do potrzeb, jakie istnieją ze strony polskiego kupiectwa, zamierzającego zamieszkać w Gdańsku.

Argumenty użyte w odpowiedzi gdańskiej wzmacniają tylko to, co było powiedziane w polskim memorjale i jeszcze wyraźniej ilustrują zasadnicze nastawienie Gdańska przeciwko polskiemu kupcowi w tej dziedzinie. Niedostateczna w obecnej chwili ilość mieszkań w Gdańsku nie może być uznana jako wystarczające uzasadnienie, gdyż z jednej strony obywatele polscy zamieszkali w Gdańsku tak samo przyczyniają się do polepszenia sytuacji, opłacając podatki mieszkaniowe i ponosząc inne ciężary publiczne, umożliwiające prowadzenie specjalnej, szeroko zakrojonej akcji budowlanej, z drugiej

zaś strony, ułatwienie osiedlenia się kupiectwu polskiemu w Gdańsku przyczyniłoby się niewątpliwie do wzmożenia również akcji budowlanej prywatnej.

Nabywanie nieruchomości. W dziedzinie nabywania nieruchomości przez obywateli polskich w Gdańsku wskazano w polskim memorjale na to, że Senat W. M. Gdańska odmówił w licznych wypadkach zezwolenia na przewłaszczenie nieruchomości nietylko prywatnym osobom, lecz nawet Rządowi Polskiemu, korzystając ze specjalnej ustawy, wydanej w roku 1922 ze specjalnem uzasadnieniem, gdzie mowa była o zapobieżeniu przechodzenia nieruchomości w ręce cudzoziemców (Ueberfremdung einheimischen Grund und Bodens). Stwierdzono również, że w ubiegłych latach było 59 wypadków odmowy zezwolenia, oraz że tego rodzaju postępowanie Wolnego Miasta Gdańska, stanowi bardzo znaczne utrudnienie dla obywateli polskich, pragnących założyć swe przedsiębiorstwa w Gdańsku.

Senat W. M. Gdańska powołuje się na dane, dotyczące okresu lat od 1925 do 1929, stwierdzając, że w tym okresie tylko 3,2% wniosków o zezwolenie na przewłaszczenie nieruchomości zostało odrzuconych. Wobec tego zaznaczyć trzeba, że Senat Gdański bierze pod uwagę tylko część okresu, w którym działa wspomniana ustawa prohibicyjna, oraz że uwzględnia wyłącznie tylko odmowy ostateczne. Senat W. M. Gdańska nie uwzględnia natomiast zupełnie lat 1923 i 1924, kiedy dążenie polskiego kupiectwa do osiedlania się w Gdańsku było najbardziej intensywne i kiedy stosunek wypadków odmowy do wypadków udzielenia zezwolenia przedstawiał się zgoła inaczej. Mianowicie w roku 1923 na 37 wypadków udzielenia zezwolenia, było 18 wypadków odmowy, które na skutek interwencji zredukowały się do 14 wypadków. W roku następnym na 84 wypadków zezwolenia było 16 wypadków odmowy, z których 8 wypadków odmowy utrzymano ostatecznie w mocy. Jeżeli wziąć pod uwagę cały okres od roku 1923 do połowy roku 1930, wówczas wypadki odmowy wyniosą nie 3,2% lecz 8,6% wniosków. Zauważyć też trzeba, że w latach 1929 i 1930 daje się znów zauważyć procentowy wzrost odmownych decyzyj w porównaniu z latami poprzedniemi.

Niema więc żadnej gwarancji, że liczba wypadków odmowy w przyszłych latach nie wzrośnie do odsetka, jaki istniał np. w roku 1923, gdyż udzielenie zezwolenia zależy od swobodnego uznania Senatu W. M. Gdańska, a w składzie komisji przewłaszczeniowej przewagę posiadają urzędnicy W. M. Gdańska, nie mówiąc już o tem, że niema tam ani jednego przedstawiciela strony zainteresowanej, jaką jest kupiectwo polskie. Wobec tego, podobnie jak w poprzednich wypad-

kach, istnieje tu zupełnie wyraźny moment ryzyka dla kupca polskiego i specjalne nastawienie się przeciwko obywatelom polskim, co oczywiście nie może zachęcać kupca polskiego do obierania sobie Gdańska jako miejsca swej działalności.

Zatrudnianie Polaków.

Również zaprzecza Senat W. M. Gdańska jakoby władze gdańskie wywierały nacisk na przedsiębiorców, zatrudniających obywateli polskich, aby zwalniali tego rodzaju pracowników. Senat zaprzecza też, jakoby gdański urząd: ,,Demobilmachungsausschuss", rozsyłał do pracodawców pisma, zalecające niezatrudnianie cudzoziemców, wymagające wyjaśnień, dlaczego dany obywatel polski został przyjęty i żądające wyjednania zezwolenia, o ileby ten obywatel miał być nadal zatrudniony.

Wobec takiego zaprzeczenia, wydaje się na miejscu przytoczyć tu tekst szematu pisma, jakie jest doręczane pracodawcom zatrudniającym obywateli polskich. Jednobrzmiąca treść tych pism, w których zmienia się tylko nazwisko polskiego pracownika, jest następująca:

,,Zastępca Przewodniczącego Wydziału Demobilizacyjnego Gdańsk-Miasto. — Gdańsk, dn. . . . . . 1930 Altst. Graben 51/52 Tel. 27941.

Według dochodzeń policyjnych, od pewnego czasu zatrudniony jest u Pana X. Y. — X. Y. nie posiada gdańskiego obywatelstwa i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska nie ma swobodnego prawa do pracy bez zezwolenia Urzędu Demobilizacyjnego w myśl § 1 rozporządzenia z dnia 2. 5. 19/15. 1. 23.

Położenie na rynku pracy w Gdańsku jest jeszcze w obecnej chwili niekorzystne, wobec czego winno się unikać w miarę możności przyciągania cudzoziemskich pracowników. Urząd Pracy Wolnego Miasta Gdańska rozporządza poszukującymi pracy niemal we wszystkich gałęziach zawodowych, którzy przy zapotrzebowaniu we właściwym czasie mogą być zapośredniczeni zupełnie bezpłatnie. Poleca się przeto usilnie w razie zapotrzebowania personelu pracowniczego zwracać się przed przyjęciem do pracy cudzoziemców, do Urzędu Pracy.

Proszę o informację, z jakich przyczyn została przyjęta do pracy wyżej wspomniana siła pracownicza oraz o złożenie wyczerpującego wniosku, o ileby dalsze zatrudnianie jej uważano za wskazane".

Powyższej treści pisma wysyłane są we wszystkich wypadkach, kiedy w drodze policyjnych dochodzeń zostanie ustalone, że w jakimkolwiek przedsiębiorstwie zatrudniony jest pracownik, posiadający obywatelstwo polskie. Już po otrzymaniu tego rodzaju pisma pracodawca zwalnia najczęściej danego pracownika, pragnąc w ten sposób najłatwiej uniknąć kolizji z władzami gdańskiemi. W tych wypadkach, gdy pracodawca, nie chcąc pozbywać się potrzebnej sobie siły pomocniczej, wnosi na skutek wyżej przytoczonego pisma podanie zezwolenie mu na dalsze zatrudnianie polskiego obywatela, nastę-

puje odmowa, poczem oczywiście obywatel polski zostaje zwolniony. Tylko drobna część pracodawców, a nawet pracobiorców, orjentuje się w tem, że postępowanie władzy gdańskiej jest bezprawne, a jeszcze mniejsza część zwraca się o opiekę do Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku. Mimo to Komisarjat Generalny mógł również w pierwszej połowie 1930 roku stwierdzić cały szereg wypadków tego rodzaju zwolnień.

Senat W. M. Gdańska, pomimo niewątpliwie znanych mu powyższych faktów, wręcz zaprzecza ich istnieniu a jednocześnie powołuje się na to, że w Gdańsku wzrasta bezrobocie oraz że Rząd Polski przysparza Wolnemu Miastu Gdańsku trudności przy usuwaniu obywateli polskich z gdańskiego rynku pracy („das Polen in der Angelegenheit der Bereinigung des Danziger Arbeitsmarktes der Freien Stadt Danzig Schwierigkeiten bereitet). Nie wchodząc tu w obszerniejsze omawianie tego tematu, zaznaczyć jednak trzeba, że bezrobocie w Gdańsku, jak to zresztą wynika z tabeli statystycznej, załączonej do odpowiedzi gdańskiej, w roku 1930, bynajmniej nie jest większe niż w roku 1926, kiedy podobnie, jak dzisiaj, panował kryzys w Polsce, w Gdańsku i na rynkach zagranicznych. Co więcej, na podstawie tej tabeli stwierdzić można, że liczba bezrobotnych zarejestrowanych w r. 1926 była większa niż w poszczególnych miesiącach r. 1930.

Jeśli mowa o bezrobociu gdańskiem, warto przypomnieć, że bezrobocie to, niedające się odczuwać w latach przedwojennych, ani też w pierwszych latach powojennych, spowodowane jest w dużym stopniu tem, że w Gdańsku zwiększyła się liczba bezrobotnych z pośród tych robotników, którzy dawniej zatrudnieni byli w gdańskich fabrykach przemysłu wojennego i którzy pozostali nadal w Gdańsku w czasach inflacyjnych. Pisze o tem m. in. Dr. Martin J. Funk w swojej pracy pod tytułem *Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt*, na str. 11, gdzie wspominając o bezrobociu pisze, że w Gdańsku istnieje „Ein Heer von Arbeitslosen, die früher in der Danziger Rüstungsindustrie beschäftigt waren und infolge der Inflation bei uns festgehalten worden sind".

W żadnym jednak wypadku argument bezrobocia nie może usunąć postawionego w polskim memorjale zarzutu, że władze gdańskie, wbrew przyjętym przez W. M. Gdańsk zobowiązaniom, uniemożliwiają zatrudnienie obywateli polskich w Gdańsku, co oczywiście utrudnia działalność polskich przedsiębiorstw na obszarze Wolnego Miasta.

Niechęć do polskiego handlu.

Wszystko co powiedziano o konstytuowaniu się towarzystw zarobkowych polskich Gdańsku, o sprawach osiedlania się, mieszkaniowych, nabywania nieruchomości i zatrudnienia obywateli polskich w Gdańsku, charakteryzuje dostatecznie trudności, na jakie napotyka kupiec polski w Gdańsku. Nic też dziwnego, że rozwój polskich przedsiębiorstw w Gdańsku jest nieznaczny i że kupiectwo polskie usilnie popiera powstawanie portu w Gdyni, gdzie posiada nieskrępowane możliwości tworzenia i rozwoju swoich przedsiębiorstw.

Bardzo charakterystycznem jest w tej sprawie stanowisko oficjalnych przedstawicielstw kupiectwa gdańskiego. Kupiectwo gdańskie zachowuje się w stosunku do utrudnień, stawianych rozwojowi polskich przedsiębiorstw w Wolnem Mieście przychylnie, uważając te utrudnienia jako jeden ze środków, i to bardzo skutecznych, utrącenia konkurencji nowopowstających przedsiębiorstw polskich w Gdańsku. Podobnie, jak Senat Wolnego Miasta wysuwa tezę monopolu portu gdańskiego w dziedzinie polskiego handlu zamorskiego, przechodzącego przez polsko-gdańskie wybrzeże, tak kupiectwo gdańskie wysuwa tezę monopolu na polski handel zamorski, przysługujący jakoby gdańskiemu aparatowi handlowemu, do którego, jak zaznaczyliśmy wyżej, zaliczane są wyłącznie te przedsiębiorstwa, które istniały w Gdańsku już przed wojną, lub też które znajdują się w rękach osób posiadających narodowość niemiecką. Nowopowstające polskie przedsiębiorstwa nie są zaliczane do przedsiębiorstw gdańskich, ani też nie są uważane jako wchodzące w skład gdańskiego aparatu handlowego, a w rezultacie odmawiane im jest prawo istnienia w Gdańsku oraz prawo pośredniczenia w polskim handlu zamorskim.

Tak więc, obok tezy o monopolu portu, mamy tu równoległą tezę monopolu kupiectwa gdańskiego na pośrednictwo pomiędzy Polską a krajami zamorskiemi, przyczem monopol ten ma być nawet uważany jako jedna z gwarancyj „swobodnego" dostępu Polski do morza. W taki sposób ujmuje sprawę Gdańska Izba Handlowa w swojej rezolucji z dnia 31. 7. 1930, gdzie mowa jest o tem, że kupcy gdańscy dostatecznie popierają polski obrót towarowy drogą morską oraz

„że ono (kupiectwo gdańskie), dzięki jego stuletnim doświadczeniom może dać Polsce najskuteczniejszą gwarancję swobodnego dostępu do morza".

Widzimy więc, że monopolistyczne stanowisko kupiectwa gdańskiego pokrywa się całkowicie z polityką Senatu, dążącą do niedopuszczenia polskiego pośrednika do portu gdańskiego. Bynajmniej nie odrzucając współpracy gdańskiego kupiectwa nad rozwojem polskiego handlu zamorskiego, Polska musi jednak z całą stanowczością domagać się swobodnego dostępu do morza również dla kupca

polskiego oraz istnienia w Gdańsku takich warunków, w których kupiec ten mógłby swobodnie rozwijać swą działalność.

Polski memorjał gospodarczy przytoczył pokrótce kilka innych przyczyn natury ogólnej, które również nie ułatwiają handlu polskiego przez Gdańsk i nie sprzyjają zacieśnieniu się stosunków gospodarczych polsko-gdańskich. Wśród tych przyczyn wspomniano o wysokich cenach i kosztach utrzymania w Gdańsku oraz o kosztach handlowych, wyższych niż w Polsce, o niedostosowaniu gdańskiego ustawodawstwa w zakresie podatków pośrednich do ustawodawstwa polskiego i wreszcie o istnieniu odmiennego ustawodawstwa gospodarczego w całym szeregu dziedzin. Senat W. M. Gdańska w swojej odpowiedzi bardzo szczegółowo omawia te sprawy i dochodzi do przekonania, że utrudnienia w tych dziedzinach nie istnieją.

W szczególności, chociaż Senat W. M. Gdańska przyznaje, że poziom cen w Gdańsku jest wyższy, niż w Polsce, to jednak wskazuje na to, że z istnienia wyższego poziomu cen korzysta również polski dostawca, który otrzymuje w Gdańsku lepsze ceny niż w Polsce, natomiast zapomina o tem, że wskutek panującej drożyzny, podnoszą się bardzo znacznie wszelkie koszty handlowe i przeładunkowe w Gdańsku na czem polski kupiec i całe życie gospodarcze polskie tracą tysiąckroć więcej niż wynoszą zyski polskich dostawców zaopatrujących Gdańsk z jego 400-tysiączną ludnością w niektóre towary.

Stanowczo też odeprzeć trzeba twierdzenie Senatu, że Gdańsk jest „zmuszony" sprowadzać większość towarów dla swych potrzeb z zagranicy, co wpływa na wysoki poziom cen w Gdańsku. Jak zaznaczono już wyżej, sprowadzanie do Gdańska towarów zagranicznych jest wypływem nieznajomości polskiego rynku zakupu oraz nieznajomości zdolności produkcyjnej polskiego przemysłu u gdańskiego kupca od którego w znacznym stopniu zależy nastawienie się Gdańska na zakup towarów polskich, znacznie tańszych, niż towary zagraniczne.

Unifikacja gospodarcza.

Wolne Miasto Gdańsk twierdzi, że różnice ustawodawstwa gospodarczego w Polsce i Gdańsku, nie mogą utrudniać wzajemnych stosunków gospodarczych oraz, że ustawodawstwo gdańskie dostosowało się w wielu wypadkach do polskiego ustawodawstwa gospodarczego, chociaż dla W. M. Gdańska wynikły stąd bardzo poważne szkody.

Stwierdzić więc przedewszystkiem trzeba, że logiczną konsekwencją włączenia Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego winnoby być stopniowe dostosowywanie całego ustawodawstwa gospodarczego w Gdańsku do ustawodawstwa polskiego, gdyż tylko

w ten sposób dałoby się osiągnąć zupełne bezpieczeństwo obrotu towarowego i usunąć wszystkie trudności, jakie istnieją w tej chwili, wskutek istnienia odmiennych norm prawa handlowego, przemysłowego itp. Jeśli chodzi specjalnie o obrót towarowy, zaznaczyć trzeba, że do dziś dnia w Gdańsku istnieją zupełnie odmienne przepisy np. w dziedzinie nadzoru weterynaryjnego a także, o czem już wspominaliśmy, w dziedzinie podatków pośrednich, pomimo, że Konwencja Paryska nakazywała dostosowanie gdańskiego ustawodawstwa w zakresie podatków pośrednich do ustawodawstwa polskiego. Wynikiem tego jest, że pomiędzy Polską a Gdańskiem faktycznie istnieć musi granica gospodarcza, formalnie zniesiona w r. 1922, na której kontrolowany byłby obrót z punktu widzenia weterynaryjnego lub też akcyzowo-monopolowego. Gdyby kontrola ta miała być przeprowadzana z całą ścisłością, zabezpieczającą Polskę przed nielegalnym przewozem towarów, podpadających pod te przepisy, wówczas należałoby pomiędzy Polską a Gdańskiem ustanowić granicę, która pod względem utrudnień obrotu otwarowego niczem nie różniłaby się od granicy celnej, gdyż każdy transport towarów musiałby być poddawany ścisłej rewizji.

Wolne Miasto Gdańsk wprowadziło u siebie polskie ustawodawstwo gospodarcze zaledwie w paru wypadkach. I tu, wbrew twierdzeniu Senatu, bynajmniej nie można twierdzić, aby Gdańsk poniósł z tego powodu jakiekolwiek szkody. Stało się to, m. in. w dziedzinie standaryzacji eksportu jaj i bekonów, nadzoru nad artykułami żywności i przedmiotami użytku itp., gdzie właśnie przez wprowadzenie polskich przepisów został Gdańskowi zagwarantowany udział w eksporcie polskich produktów lub też możność nieskrępowanego dostarczania własnych produktów na rynek polski. Natomiast zauważyć można, że W. M. Gdańsk przejawia najczęściej zupełnie odwrotną tendencję, gdyż przejmuje z reguły najrozmaitsze ustawy gospodarcze, wprowadzane w życie w Rzeszy Niemieckiej, co oczywiście nietylko nie zbliża ustawodawstwa gdańskiego do ustawodawstwa polskiego, lecz oddala je od ziem zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie do czasu istnieje jeszcze dawne prawodawstwo niemieckie z czasów przed złączeniem tych ziem z pozostałemi ziemiami Rzeczypospolitej Polskiej, identyczne, co w Gdańsku.

3. POLSKA POLITYKA MORSKA.

Zarzuty gdańskie.

Senat W. M. Gdańska twierdził w swoim wniosku do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, że Polska: a) nie rozbudowuje prowadzących do Gdańska kolei oraz dróg wodnych,

b) niedostatecznie popiera rozbudowę portu gdańskiego.

Polski memorjał gospodarczy zawierał bardzo obszerne i wyczerpujące dane, które wykazywały, jak znacznej pracy dokonano w ciągu ostatnich lat w tych dziedzinach i jakie są zamierzenia Polski na przyszłość.

W swej replice Senat W. M. Gdańska zupełnie pomija ten temat, wobec czego należałoby przypuszczać, że uznał całkowitą bezpodstawność swoich poprzednich zarzutów, nieopartych na żadnych realnych faktach.

Omówiono też obszernie sprawy polskiej polityki taryfowej, odpierając zarzuty gdańskie, jakoby port gdański był pod względem taryf kolejowych upośledzony. Wskazano przytem na to, że pod względem taryf kolejowych Gdańsk dotychczas stale korzystał z równego traktowania z portem w Gdyni.

Wszystkie te dane nie zostały bynajmniej zakwestjonowane przez Senat W. M. Gdańska. Natomiast Senat wystąpił z bardzo charakterystycznem żądaniem, znów wypływającem z jego zasadniczego stanowiska o monopolu portu gdańskiego w dziedzinie polskiego handlu zamorskiego, które zasługuje tu na specjalne podkreślenie.

Senat Wolnego Miasta twierdzi mianowicie, że zrównanie taryfowe Gdańska i Gdyni nie wypływa jakoby z ogólnych zarządzeń Polski, mających na celu popieranie handlu zamorskiego, lecz jest zarządzeniem specjalnem, skierowanem przeciwko portowi gdańskiemu. Gdańsk żąda, aby zaprzestano tego rodzaju polityki oraz, ażeby w każdym wypadku wszystkie taryfy kolejowe do i od Gdańska były ustanowione w ten sposób, aby cały handel zamorski był ściągnięty do portu gdańskiego. Odnośny ustęp odpowiedzi gdańskiej brzmi dosłownie:

„Gdańsk żąda, aby tego uprzywilejowania Gdyni zaprzestano i aby w każdym wypadku wszelkie taryfy kolejowe do i z Gdańska były tak ustalone, aby całkowity obrót towarowy morski został przyciągnięty do portu gdańskiego".

Jest rzeczą niemożliwą dalsze omawianie tej sprawy w płaszczyźnie gospodarczej, gdyż żądanie Gdańska jest niczem innem, jak wysunięciem w najjaskrawszej formie żądania przyznania Gdańskowi monopolowego stanowiska i zamknięcia portu w Gdyni.

W polskim memorjale uzasadniona została potrzeba gospodarcza posiadania przez Polskę drugiego portu morskiego w Gdyni. Zarówno możliwości rozwoju handlu zagranicznego Polski drogą morską, jak również potrzeba istnienia drugiego portu zostały zakwestjonowane przez Senat W. M. Gdańska w jego replice.

Senat Wolnego Miasta twierdzi, że Polska jest krajem skazanym w pierwszym rzędzie na prowadzenie handlu zagranicznego z krajami sąsiadującemi przez granicę lądową, posiadając wielokrotnie dłuższą granicę lądową niż morską, że wobec tego wszelki ewentualny rozwój handlu zagranicznego Polski, odbywać się będzie w pierwszym rzędzie w obrocie z państwami sąsiadującemi.

W dalszym ciągu Senat Wolnego Miasta stara się przeprowadzić tezę, że handel zagraniczny Polski w ogólności, a odbywający się drogą morską przez port gdański i port w Gdyni w szczególności, nie może ulec zwiększeniu, wobec czego wystarczającą jest dla obsłużenia tego handlu obecna zdolność przeładunkowa Gdańska.

Wreszcie Senat Wolnego Miasta jest zdania, że pewne dzielnice Polski w sposób naturalny ciążą do innych portów morskich, i że odbywający się przez te obce porty obrót towarowy Polski z zagranicą nietylko nie może być przestawiony na porty polskie, lecz przeciwnie, w szczególności w odniesieniu do niektórych portów niemieckich, zwiększy się bardziej jeszcze, omijając w dalszym ciągu porty polskie.

Kierunek polskiego handlu.

Tego rodzaju ujęcie możliwości rozwojowych handlu zagranicznego Polski, jest zupełnie błędne. Twierdzenia Senatu Wolnego Miasta oparte są najwidoczniej na wspomnieniach z okresu przedwojennego, kiedy handel zagraniczny dzisiejszej Polski przedstawiał się w sposób następujący:

Tablica 39. Analiza importu do Polski.

1. Import do b. Kongresówki	2 811,0 milj. zł obieg.
2. ,, ,, b. dzielnicy pruskiej	2 518,6 ,, ,, ,,
3. ,, ,, Małopolski Zachodniej	776,5 ,, ,, ,,
Razem	6 106,1 milj. zł obieg.

Import ten rozkładał się w sposób następujący:

1. do b. Kongresówki:		
a) z Ces. rosyjskiego	1 444,3 milj. zł	
b) ,, ,, niem. i austr.	850,0 ,, ,,	2 294,3 milj. zł
2. do b. dzieln. pruskiej:		
a) z Ces. niemieckiego		2 031,3 milj. zł
3. do Małopolski Zachodniej:		
a) z Mon. Austr. Węg.	664,3 milj. zł	
b) z Niemiec	99,4 ,, ,,	763,7 ,, ,,
Razem		5 089,3 milj. zł

t. j. 83,3 % całego importu.

4. Obrót międzydzielnicowy (t. j. import z b. dzielnicy pruskiej do Kongresówki i Małopolski Zachodniej, z Kongresówki do b. dzieln. pruskiej i Małopolski Zach. etc. około	500,0 milj. zł
t. j. 8,2 %	
5. Import z zagranicy	516,8 milj. zł
t. j. 8,5 %	

Tablica 40. Analiza eksportu z Polski.

1. Eksport z b. Kongresówki	3 169,3 milj. zł
2. ,, z b. dzieln. pruskiej	3 885,9 ,, ,,
3. ,, z Małopolski Zachodniej	294,5 ,, ,,
Razem	7 349,7 milj. zł

Eksport ten rozkładał się następująco:

1. z b. Kongres. do Ces. rosyjsk.	2 823,9 milj. zł
2. z b. dzieln. pruskiej do Ces. niem.	3 016,2 ,, ,,
3. z Małopolski Zach. do b. Mon. austr.	178,6 ,, ,,
4. eksport dzieln. do innych państw zaborczych około . .	250,0 ,, ,,
Razem	6 268,7 milj. zł
t. j. 85,3 %	
5. eksport międzydzielnicowy około	500,0 ,, ,,
t. j. 6,8 %	
6. eksport do innych państw około	581,0 ,, ,,

Jednolity gospodarczo teren dzisiejszego Państwa Polskiego podzielony był granicami celnemi w sposób nieusprawiedliwiony ani położeniem geograficznem, ani strukturą gospodarczą tych dzielnic. Dzięki temu układowi, większość obrotów handlowych każdej z dawnych dzielnic Polski, odbywała się z terytorjum państwa zaborczego.

W nowych warunkach politycznych struktura obrotu towarowego Polski, ulec musiała zupełnie zasadniczym przeobrażeniom. Dotyczy to wewnętrznego obrotu handlowego, pomiędzy poszczególnemi dzielnicami, który przystosować się musiał do jednolitości politycznej i gospodarczej Państwa Polskiego, dotyczy to w niemniejszym również stopniu wymiany towarowej z zagranicą.

Handel zagraniczny Polski rozwijać się musiał w trudnych warunkach powojennej konjunktury. Musiał jako czynnik nowy wchodzić na rynki światowe pod własną firmą, dotąd w obrocie gospodarczym mało, lub wcale nieznaną, musiał pokonywać trudności związane z przystosowaniem się do nowych rynków zbytu, skoro dawne stały się nierealnemi.

Trudno w tych warunkach zgodzić się z tezą, że Polska skazana jest, jako kraj kontynentalny na przewagę obrotów handlowych przez granice lądowe.

Co decyduje o kierunku eksportu?

Senat Wolnego Miasta twierdzi, że jedną z głównych przyczyn, dla których dał się zaobserwować wzrost handlu zagranicznego Polski drogą morską, była wojna celna z Rzeszą Niemiecką. Twierdzi dalej, że z chwilą zawarcia traktatu handlowego z Niemcami, Polska w dalszym ciągu znaczną część swojej wymiany handlowej z zagranicą prowadzić będzie z państwem niemieckiem, importując stamtąd te wszystkie wyroby przemysłowe, które na skutek wojny celnej czasowo sprowadza drogą morską z innych krajów.

Wynikałoby z twierdzeń Senatu, że również eksport z Polski tych artykułów, które przed rozpoczęciem wojny celnej były podstawowemi artykułami wywozu polskiego do Niemiec, z chwilą zawarcia traktatu handlowego, zostanie napowrót przestawiony z dzisiejszych kierunków eksportu zamorskiego na eksport lądowy do Niemiec. Jak dalece to mniemanie jest błędnem, można się przekonać choćby z powierzchownego zilustrowania polityki gospodarczej niemieckiej, z lat ostatnich, jak również z treści podpisanego traktatu handlowego polsko-niemieckiego.

Węgiel, którego wywóz do Niemiec w roku 1924 stanowił 6 813,9 tysięcy ton, liczyć może z chwilą wejścia w życie traktatu handlowego z Niemcami na eksport do Niemiec tylko w ilości 3 840 tysięcy ton, podczas, gdy suma eksportu węgla polskiego drogą morską wynosiła w roku 1929 — 7 745 tys. ton, w stosunku do ogólnego wywozu — 13 911 tys. ton w tymże roku. Wynika stąd, że ten poważny artykuł eksportu polskiego nie dozna, z chwilą uregulowania stosunków gospodarczych z Niemcami, takiej zmiany warunków, któraby zmieniła dzisiejsze nastawienie kierunku tego eksportu.

Że eksport węgla nie jest jedynie tylko chwilowym wynikiem strajku angielskiego w roku 1926, że nie jest również uzależniony od trwania wojny celnej polsko-niemieckiej, dowodzą następujące cyfry tego wywozu drogą morską:

Tablica 41. Wywóz węgla przez porty polskie.

Rok	Gdańsk	Gdynia	Razem
	w tysiącach ton		
1925	—	—	834
1926	3 069	400	3 469
1927	4 048	881	4 929
1928	5 494	1 764	7 258
1929	5 337	2 408	7 745
1930 (I-sze półr.)	2 517	1 326	3 843

Senat Wolnego Miasta ryzykuje twierdzenie, że eksport węgla polskiego nie może liczyć na dalszy wzrost względnie nawet na zachowanie dzisiejszego stanu posiadania na rynkach zamorskich. Trudno jest ryzykowne to twierdzenie uznać za słuszne, względnie uzasadnić jego bezpodstawność. Wystarczy stwierdzić, że kwestja utrzymania się węgla polskiego na opanowanych przezeń rynkach odbiorczych, względnie zwiększenia lub zmniejszenie się ilości jego wywozu, uzależniona jest od takich czynników, jak międzynarodowe porozumienia przemysłów węglowych, lub jak kwestja międzynarodowego uregulowania czasu pracy w górnictwie. Jaki będzie rozwój tych warunków i czy działać będzie na zmniejszenie się eksportu węgla polskiego drogą morską, tego ani Senat Wolnego Miasta, ani Rząd Polski przewidzieć nie są w stanie.

W dziedzinie eksportu z Zachodnich Ziem dzisiejszej Polski do Niemiec, poważną pozycję stanowił przed wojną eksport trzody chlewnej. Jak wiadomo, w ostatnich latach kwestja uregulowania eksportu trzody była jedną z głównych spraw spornych traktatu handlowego polsko-niemieckiego. W ciągu trwania wojny celnej — Niemcy doprowadziły swoją hodowlę świń do stanu samowystarczalności, rozporządzając obecnie 23 milj. sztuk świń. Niedość na tem, Niemcy z kraju importującego stały się krajem eksportującym trzodę chlewną i konkurującym z Polską na wspólnych rynkach odbiorczych. Polska w znacznym stopniu musiała przestawić swoją produkcję hodowlaną i stworzyć nową gałąź przemysłu bekonowego i tą drogą organizować eksport świń w stanie przerobionym na rynki zamorskie. Posunięcia polityki celnej Rzeszy Niemieckiej w ciągu roku 1929 i 1930 wyraźnie skierowane są w celu ograniczenia importu produktów rolniczych, które były i są głównemi artykułami wywozu polskiego. Dotyczy to polskiego żyta, jęczmienia, masła, jaj i drobiu. Jaką rolę mogą odegrać te posunięcia niemieckiej polityki celnej w stosunku do obrotów z Polską, można pojąć gdy się zważy, że eksport artykułów spożywczych stanowił w roku 1929 — 33,4% ogólnej wartości wywozu polskiego do Niemiec.

Kierunek morski importu.

W zakresie importu stwierdzić należy, że w okresie wojny celnej, import towarów przemysłowych niemieckich do Polski, bynajmniej nie uległ tak poważnemu zmniejszeniu, aby na znaczne jego zwiększenie mogła wpłynąć kwestja zawarcia traktatu. Wprawdzie wskutek wojny celnej Polska nawiązała istotnie szereg nowych stosunków handlowych z krajami przemysłowemi, skąd importuje niektóre wyroby przemysłowe, sprowadzane poprzednio z Niemiec, jak również

w Polsce powstał szereg gałęzi wytwórczości przemysłowej, zastępujący już obecnie w sposób konkurencyjny dawniej sprowadzane wytwory przemysłu niemieckiego, jednak import z Niemiec w najpoważniejszych grupach towarów kształtował się następująco: (patrz tabl. 42).

Tablica 42. Udział Niemiec w imporcie do Polski.

Grupa towarów	Udział %% w ogólnym przywozie Niemiec	Udział % % Niemiec w przywozie do Polski w procentach wartości			
	1929	1924	1927	1928	1929
Maszyny i aparaty . . .	18,4	57,9	51,2	51,1	52,0
Materj. i wyr. włókn. . .	10,5	16,7	8,9	9,6	11,4
Metale i wyr. z met. . .	10,2	58,4	38,5	27,5	32,4
Minerały i wyr. z nich .	7,3	63,6	59,4	54,8	51,1
Materj. i wyr. przetwory chemiczne i organiczne .	7,4	11,8	31,4	35,5	40,9
Papier i wyr. z papieru .	4,1	59,6	55,3	53,3	47,9

Jak widać z powyższego, wśród 6-ciu grup towarowych, stanowiących razem 57,9% w ogólnym przywozie z Niemiec do Polski w roku 1929, udział Niemiec w przywozie do Polski uległ w ciągu trwania wojny celnej nieznacznym tylko obniżeniom, a w jednym nawet wypadku zwiększył się nieomal 4-krotnie. W tych warunkach, zwiększenie się obrotów handlowych z Niemcami na wypadek wejścia w życie umowy handlowej nie będzie dotyczyło najpoważniejszych artykułów dotychczasowego wzajemnego obrotu.

Senat Wolnego Miasta Gdańska twierdzi, że z chwilą unormowania stosunków w Rosji Sowieckiej, Polska liczyć może na rozwój obrotu towarowego z Rosją, z którą przedwojenny obrót handlowy b. Kongresówki wynosił w imporcie 1 444,3 milj. zł i w eksporcie 2 823,9 milj. zł.

Każdemu, kto zna stosunki rosyjskie i śledzi rozwój życia gospodarczego w Rosji Sowieckiej, staje się jasnem, że twierdzenie to jest najzupełniej gołosłowne i że Polska swojej polityki gospodarczej na tego rodzaju horoskopach budować nie może.

Można w taki lub inny sposób zapatrywać się na kwestję realizacji t. zw. 5-cioletniego programu gospodarczego Rosji Sowieckiej, ale nie można nie liczyć się z tem, że czy to w ciągu tych 5 lat, czy dalszych 10-ciu Rosja jednak stworzy u siebie system gospodarczy, oparty na programie samowystarczalności. Już dzisiaj Rosja z jednej

strony ogranicza do minimum import wielu produktów przemysłowych, a z drugiej strony skutecznie konkuruje na rynkach odbiorczych w eksporcie surowców, z których, jeśli chodzi o produkty rolnicze, większość wywożona jest bezpośrednio na rynki konsumcyjne w formie przerobionej — standaryzowanej. W tych warunkach Polska nie może liczyć ani na przywrócenie do dawnej normy eksportu wyrobów przemysłowych do Rosji, ani na rolę przetwórcy rosyjskich surowców rolniczych, dla dalszego ich reeksportu. Ponieważ ponadto Rosja nie była i nie jest rynkiem zbytu dla głównych artykułów polskiego eksportu rolniczego, przeto widoki na rozwój wymiany gospodarczej z Rosją nie posiadają tej wagi, jaką pragnie im przypisać Senat W. M. Gdańska.

Poza Niemcami i Rosją, z którymi wymiana towarowa nie rokuje wielkich nadziei rozwoju, obrót handlowy Polski przez granicę lądową z pozostałemi państwami sąsiadującemi, to jest z Czechosłowacją, Rumunją i Łotwą w roku 1929 wynosił 267 708 tys. złotych w imporcie i 446 360 tys. zł w eksporcie, co stanowi 8,6% ogólnego importu i 15,8% ogólnego eksportu. Są to cyfry, które nie mogą odegrać zbyt wielkiej roli w strukturze handlu zagranicznego Polski.

Warunki rozwoju handlu.

Możliwości rozwoju handlu zagranicznego Polski wynikają z jednej strony ze stopniowego rozwoju ogólnego poziomu życia gospodarczego Polski, ze wzrastającej siły nabywczej ludności, z rozwoju możliwości produkcyjnej odbudowującego się po zniszczeniach wojennych i rozbudowującego się przemysłu, z drugiej zaś strony z ekspansji na nowe, dotąd niespenetrowane rynki zamorskie.

Ważnym bardzo czynnikiem w rozwoju handlu zagranicznego zamorskiego jest kwestja odpowiednich morskich połączeń komunikacyjnych i linij okrętowych. Wskutek braku bezpośrednich połączeń morskich, Polska nie mogła uzyskać kontaktu z krajami zamorskiemi, względnie zmuszona była korzystać z pośrednictwa obcych portów. Mimo to udział handlu zamorskiego przez własne porty w ogólnym obrocie zagranicznym Polski stale wzrasta (patrz tabl. 43). Jak widać z tej tabeli udział handlu morskiego przez własne porty Gdynię i Gdańsk w ogólnym handlu zagranicznym Polski wzrósł z 8% w roku 1923 do 44% w roku 1929.

Zupełnie nieuzasadnione jest twierdzenie Senatu Wolnego Miasta, że dalszy rozwój tego handlu morskiego jest niemożliwy.

W zakresie importu, Polska przedstawia niewątpliwie kraj o znacznych jeszcze możliwościach rozwoju. Nie należy zapominać, że nieomal od chwili powstania Państwa Polskiego, import wielu

Tabl. 43. Wzrost handlu morskiego w stosunku do ogólnego handlu zagranicznego Polski.

w tonach

Rok	Przywóz do Polski	z tego drogą morską	%	Rok	Wywóz z Polski	z tego drogą morską	%
1923	3 194 207	654 929	21	1923	17 647 758	1 062 864	6
1924	2 413 508	738 703	31	1924	15 739 829	1 645 571	10
1925	3 410 070	692 354	20	1925	13 602 706	2 082 111	15
1926	2 438 490	640 875	26	1926	22 303 935	6 073 431	27
1927	4 903 060	1 523 896	31	1927	20 356 038	7 271 917	36
1928	5 165 374	2 023 371	39	1928	20 423 562	8 548 322	42
1929	5 087 938	2 117 247	42	1929	21 037 919	9 260 945	44

Rok	Ogólny handel zagraniczny	w tem drogą morską	%	Rok	Ogólny handel zagraniczny	w tem drogą morską	%
1923	20 841 965	1 717 793	8	1927	25 259 098	8 795 813	35
1924	18 153 337	2 384 274	13	1928	25 588 936	10 571 693	42
1925	17 012 776	2 774 465	16	1929	26 125 857	11 378 193	44
1926	24 742 425	6 714 306	27				

towarów do Polski podlega ograniczeniom przywozowym. Dotyczy to obecnie jeszcze szeregu towarów pochodzenia zamorskiego, których przywóz odbywa się i odbywać się będzie drogą morską. Liczyć się należy z tem, że ograniczenia wywołane obecnie jeszcze troską o strukturę bilansu handlowego niebawem znikną. Do powiększenia importu przyczyni się również rozbudowa systemu traktatów handlowych, zawieranych przez Polskę z zamorskiemi państwami. Traktaty te ułatwiając automatycznie wymianę towarową, powiększają ilość importu towarów do Polski. Ostatni rok przynosi znów świeże posunięcia pod tym względem, dopuszczając między innemi naprzykład import owoców hiszpańskich i portugalskich, dotąd, wskutek braku traktatu z temi krajami, zabroniony.

W stosunku do innych państw o podobnej strukturze gospodarczej, import najważniejszych towarów kolonjalnych na głowę ludności jest w Polsce mniejszy. Import ryżu, kawy, herbaty, kakao, pieprzu, daktyli, pomarańcz i cytryn wynosi w Polsce na jednego mieszkańca 2,9 kg, w Czechosłowacji 6,8 kg rocznie, a w Niemczech 10,7 kg rocznie. Są to towary pochodzenia zamorskiego, których konsumcja niewątpliwie wzrasta wraz ze wzrostem ogólnego poziomu dobrobytu ludności.

W zakresie eksportu omówione zostały już wyżej możliwości rozwojowe eksportu węgla drogą morską. Rozpatrzymy obecnie jak kształtują się możliwości rozwoju eksportu drzewa z Polski.

Spadek ogólnego wywozu drewna z Polski w ostatnich latach, na który powołuje się Senat W. M. Gdańska, jest spowodowany przyczynami natury konjunkturalnej, zmniejszenie się zaś wywozu drogą morską nosi charakter przejściowy. Przy rozmiarach wywozu drewna w latach 1929 i 1930, rynek drzewny Polski przeżywa głęboką depresję.

Tartaki w Polsce, których zdolność przeróbcza na jedną zmianę wynosi ca. 12 milj. m³. surowca, chwilowo bądź zatrzymały pracę, bądź znacznie ją ograniczyły. Własność leśna ograniczyła wyręby poniżej norm racjonalnej eksploatacji. Wpłynęło na to zmniejszenie zapotrzebowania na drewno w Niemczech, oraz konkurencja drewna sowieckiego na wszystkich rynkach odbiorczych.

Znaczne zapotrzebowanie drewna ze strony Niemiec w latach ubiegłych spowodowane wyjątkowo ożywionym ówczesnym ruchem budowlanym, należy dzisiaj do przeszłości i trudno jest przewidzieć czy i kiedy będzie mogło powtórzyć się w przyszłości, co w konsekwencji spowodować musi zwrócenie większości eksportu drewna polskiego na rynki zamorskie.

Zjawisko konkurencji drzewa sowieckiego, powodujące depresję na światowych rynkach drzewnych, w żadnym razie nie może być traktowane jako objaw stały, utrudniający między innemi wywóz drewna polskiego drogą morską. Przewidywać raczej należy, że odnośne stosunki w tej czy innej formie zostaną uregulowane, stwarzając ujście dla drewna polskiego przez porty. Stała zniżka cen, powodowana eksportem rosyjskim, nie może niewątpliwie, na dłuższą metę, stanowić podstaw polityki gospodarczej Sowietów.

Najpojemniejszy i skazany na stały duży przywóz drewna obrobionego, rynek Wielkiej Brytanji musi być brany pod uwagę, we wszelkich, obliczonych na dłuższą metę kalkulacjach, jako główny nabywca drewna polskiego w stanie nawpółobrobionym i obrobionym. Jedyną drogą eksportu tego drewna są porty Gdańsk i Gdynia. Wywóz drewna na inne rynki zamorskie ciąży całkowicie do tych samych portów.

Stopniowo, w miarę uszlachetniania eksportu polskiego drewna, w którego składzie znaczną pozycję zajmują dotychczas surowce, udział materjałów nawpółobrobionych i obrobionych będzie wzrastał, co pociągnie za sobą zwiększenie eksportu na rynki zamorskie, które niemal wyłącznie importują półfabrykaty lub gotowy wyrób drzewny.

W miarę ograniczenia wyrębów w Stanach Zjednoczonych, które obecnie przekraczają kilkakrotnie ramy racjonalnej eksploatacji, kraj ten nietylko wycofa się, jako eksporter z rynków europejskich, lecz stanie się również znacznym importerem miękkiego drewna pochodzenia europejskiego. W dalszej więc przyszłości przewidywane są również zmiany wpływające na zwiększenie udziału eksportu drogą morską.

Gdańsk obsługuje poza tem częściowo eksport sowiecki, przedewszystkiem w zakresie materjałów drzewnych z gatunku liściastych. Poza tem może wchodzić w grę uruchomienie eksportu rumuńskiego z Bukowiny.

Przewidywania zatem znacznego rozwoju eksportu drewna przez Gdańsk i Gdynię wynikają z realnego układania się stosunków na międzynarodowych rynkach drzewnych.

Węgiel i drzewo są to dwa artykuły, zajmujące w eksporcie morskim Polski znaczenie bardzo poważne, jednak z punktu widzenia towarowego nie wyczerpują znacznych możliwości rozwoju eksportu morskiego.

Wskazano wyżej, jak wielkie znaczenie dla rozwoju eksportu morskiego ma fakt posiadania bezpośrednich połączeń morskich. Każda nowa linja okrętowa stwarza dla rozwijającego się handlu zamorskiego nowe możliwości zbytu. W ten sposób naprzykład dzięki bezpośrednim połączeniom morskim portów polskich z Anglją, rozwinął się eksport bekonów, masła i jaj do Anglji. Wywóz bekonów z Polski wynosił:

w roku 1927	58,324 q
„ 1928	61,011 q
„ 1929	145,077 q
„ 1930 (I półr.)	107,681 q

co do końca okresu rocznego da prawdopodobnie cyfrę przewyższającą 200 tys. q. Eksport ten zajmuje jednak w imporcie bekonów do Anglji miejsce jeszcze nieznaczne, gdyż stanowi zaledwie 5% importu w r. 1930. W stosunku do ogólnego eksportu żywych świń, mięsa wieprzowego i szynek z Polski, eksport bekonów stanowi w r. 1930 około 25%, podczas gdy w roku 1928 stanowił tylko 8%, a w roku 1929 — 19%, posiada więc, zwłaszcza dzięki naturalnym warunkom, dalsze możliwości znacznego rozwoju.

Eksport jaj do Anglji, który wynosił w roku 1926 — 58 369 q. wzrósł w roku 1929 do 85 497 q. W tym samym czasie eksport jaj do Niemiec spadł do 407 579 q. w roku 1926, do 269 368 q. w roku 1929. Widzimy więc i na tym przykładzie wyraźnie przestawienie kierunku

eksportu z eksportu lądowego do krajów sąsiadujących na eksport drogą morską.

Są to oczywiście tylko przykłady ilustrujące tendencję eksportu w kierunku handlu morskiego. Jednak tendencja ta dotyczy wszystkich artykułów polskiego eksportu rolniczego. Sprzyja jej ponadto rozwijająca się w ostatnich czasach w Polsce racjonalizacja eksportu rolniczego, dzięki której towary te omijając rynek niemiecki, który odgrywał dotąd rolę rynku uszlachetniającego surowce polskie i pośredniczącego w dalszym reeksporcie, trafiają dzięki przystosowaniu się do wymagań rynków konsumcyjnych, wprost na te rynki.

Stwierdzić wreszcie należy, że ogólnie biorąc natężenie handlu zagranicznego Polski jest stosunkowo jeszcze bardzo słabe w porównaniu z innemi państwami. W roku 1928 na głowę ludności handel zagraniczny (eksport i import) wynosił w Niemczech 859 zł. w Czechosłowacji 773 zł. zaś w Polsce 195 zł.

Możliwości eksportu drogą morską nie są wyzyskane. Gospodarstwo, które musiało pokonywać w tak krótkim czasie i w tak niesprzyjających warunkach wskazane wyżej trudności w zdobywaniu nowych rynków zbytu, obciążone dodatkowo niesłychanem zniszczeniem przemysłu i rolnictwa polskiego w czasie wielkiej wojny, nie mogło, rzecz oczywista, w ciągu tak krótkiego czasu, osiągnąć maksymalnego natężenia swojej ekspansji w handlu zagranicznym. Dlatego też w żadnym razie cyfr dotychczasowego obrotu towarowego drogą morską nie można uważać za ostateczne i nie mające widoków dalszego rozwoju.

Uwzględniwszy wyżej przytoczone tendencje kierunkowe rozwoju handlu zagranicznego, i biorąc pod uwagę ogólną dążność rozwojową gospodarstwa narodowego polskiego, wykazaną w polskim memorjale gospodarczym, można stwierdzić bez obaw, że siła potencjalna polskiego handlu zagranicznego, a w szczególności morskiego, jest dostatecznie wielka.

Stosunek do portów obcych.

Teza Senatu Wolnego Miasta, że część polskiego eksportu stale odbywać się musi przez niektóre obce porty, z pominięciem własnego wybrzeża, wskutek naturalnego ciążenia niektórych okręgów Państwa Polskiego do tych portów i wyciągnięty z tej tezy wniosek, że nie jest korzystne przestawienie eksportu tego na własne porty, są niesłuszne.

Kwestja naturalnego ciążenia pewnych obszarów do danych portów jest rzeczą najzupełniej względną i zależną w przeważającej mierze od stosowanej polityki handlowej. Przykładem tutaj służyć może chociażby wykazana w memorjale gospodarczym historja

Gdańska, który w czasach przedwojennych zupełnie nie korzystał z naturalnego swojego zaplecza, jakiem były ziemie dzisiejszej Polski.

W dzisiejszym stanie rzeczy, eksport niektórych artykułów z Polski odbywa się istotnie przy pomocy obcych portów, co jednak uznać trzeba za zjawisko przejściowe, spowodowane szeregiem przyczyn, których usunięcie jest nietylko możliwe, lecz stanowi konieczność przewidzianą w polskiej polityce handlowej.

Przelotność linij kolejowych, łączących środkowe okręgi Państwa z nadbrzeżem, nie jest jeszcze wystarczająca. Sytuacja ta niewątpliwie ulegnie poprawie z chwilą ukończenia budowy, na całej przestrzeni, linji kolejowej, łączącej Zagłębie Węglowe z wybrzeżem morskiem.

Brak bezpośrednich linij okrętowych, łączących porty polskie z niektóremi naturalnemi rynkami odbiorczemi, jak np. z odgrywającemi tak poważną rolę w eksporcie polskim rynkami lewantyńskiemi, powoduje niekorzystne dla eksportu, pod względem kalkulacji kosztów przewozu, skierowanie transportów poprzez porty niemieckie lub morza Adrjatyckiego.

Kwestja odpowiedniego układu taryf kolejowych niejednokrotnie decyduje o tem, w jakim kierunku odbywa się przewóz towarów, zdążających do wybrzeża. Również odpowiednie urządzenia portowe posiadane przez niektóre porty, a brakujące w innych, decydują o tem, który port w najdogodniejszy sposób ściąga do siebie ładunki towarów eksportowych.

Jaskrawym tego przykładem może być struktura eksportu jaj z Polski. W roku 1928 eksport jaj do Niemiec wynosił 49% ogólnego eksportu jaj z Polski. Eksport ten w znacznym stopniu odbywał się do Hamburga, gdzie jaja były przechowywane w chłodniach portowych i następnie reeksportowane we właściwym czasie na rynki odbiorcze. Z chwilą uruchomienia chłodni portowej w Gdyni, eksport ten, w sposób zupełnie naturalny, coraz bardziej zaczyna zmieniać swój kierunek, dążąc do wybrzeża polskiego, gdzie jaja mogą być racjonalnie przechowywane. Jak wskazuje kalkulacja kosztów przewozu na jeden z poważniejszych rynków zbytu dla jaj polskich, jakim jest rynek angielski, a w szczególności Londyn, przewóz ten, z całego szeregu najpoważniejszych punktów nadawania transportów eksportowych jaj, kalkuluje się taniej przez Gdańsk lub Gdynię, niż przez Hamburg. Różnica na korzyść portów polskich wynosi przeciętnie około 16 szyl. na 1 000 kg.

Polski memorjał gospodarczy wykazał na podstawie statystyki kolejowej niemieckiej, że ilość towarów, przechodzących rocznie przez 4 porty niemieckie w handlu zagranicznym Polski, wynosi około 1 400 000 ton rocznie. Statystyka ta uwzględnia tylko 4 porty

niemieckie, pomijając obrót handlowy polski, odbywający się za pośrednictwem portów włoskich, rumuńskich itp. Przykładowo wskazać można, że przez port w Trieście w r. 1929 przywieziono do Polski 41 345 ton towarów, wywieziono zaś 56 987 ton. Udowodniono wyżej, że conajmniej znaczna część tego obrotu handlowego może być skierowana przez porty polskie. Możliwości te wzrastać będą tem bardziej z chwilą rozbudowania przez Polskę właściwego aparatu handlowego, którego brak daje się odczuwać.

Gdynia jest niezbędna.

Mówiąc o budowie portu w Gdyni, w polskim memorjale gospodarczym wskazano na to, że cały szereg państw o mniejszym obszarze, mniejszem zaludnieniu i mniejszym obrocie towarowym z zagranicą korzysta z całego szeregu własnych portów, a nawet rozbudowuje nowe porty, jak np. Rumunja, która zamierza rozbudować swoje porty morskie Balcic i Mangalję. Powołano się tam na tego rodzaju kraje, jak Bułgarja, Estonja, Jugosławja, Łotwa, Rumunja, Niemcy oraz Italja, przeprowadzając porównanie sytuacji w tych krajach z położeniem Polski.

Senat W. M. Gdańska twierdzi, że wszystkie te przykłady nie mogą być miarodajne, gdyż porty w tych krajach oraz liczba ich są wynikiem warunków geograficznych lub też historycznych, a ze swej strony powołuje się na przykład Czechosłowacji, która, posiadając przyznane prawo do wolnej strefy w 2-ch portach niemieckich, zadowala się jednym portem — Hamburgiem.

Również i te argumenty Senatu nie mogą być przekonywujące z tego powodu, że uwzględniając najrozmaitsze inne przyczyny nie uwzględniają jednak tego, że Polska, powracając do samoistnego życia po półtorawiekowej niewoli buduje się obecnie od nowa, i że musi zadość uczynić potrzebom swego rozwijającego się życia gospodarczego, domagającego się posiadania poza Gdańskiem również takiego portu, gdzie Polska nie napotykałaby na te trudności, jakie istnieją obecnie w Gdańsku. Z tego też względu powoływanie się na przykład Czechosłowacji nie posiada tutaj absolutnie żadnego znaczenia, gdyż kraj ten nie posiada własnego wybrzeża morskiego i wskutek tego nie może, jak Polska, wybudować własnego portu, lecz musi posiłkować się wybrzeżem obcem. Nie wchodząc tu w rozważanie, dlaczego Czechosłowacja robi użytek z przyznanych jej praw w jednym tylko porcie niemieckim nie zaś w dwóch portach niemieckich, a natomiast korzysta z drogi wodnej, jaką jest Dunaj, oraz z innych portów położonych na południu i północy, nie wyłączając Gdyni i Gdańska, wystarczy uczynić przypuszczenie, że gdyby Czechosłowacja, podobnie jak Polska, posiadała

własne wybrzeże, niewątpliwie obok korzystania z Hamburga, czy innych portów, zbudowałaby również własny port na własnem wybrzeżu, czyniąc zadość swym potrzebom gospodarczym.

Polska, z jej obszarem, ludnością i szybkim rozwojem gospodarczym zmuszona była wybudować port w Gdyni, gdyż jeden port w Gdańsku nie wystarczał. Nie oznacza to bynajmniej, że Polska mogłaby przez to zaprzestać korzystania z portu gdańskiego, gdyż w ten sposób byłaby obsługiwana znów tylko przez jeden port: Gdynię.

Jak zaznaczono, żadne państwo o tak dużej ludności i obszarze, posiadające bezpośredni dostęp do morza, nie kontentuje się jednym własnym portem. Wobec tego również Polska nie może dojść ze swej strony do chęci uszczuplania swoich możliwości portowo-gospodarczych.

Opinja ekspertów Ligi Narodów.

Zarzuty W. M. Gdańska, dotyczące popierania Gdyni przez Rząd Polski i oparte wyłącznie na tezie o przysługującym jakoby Gdańskowi monopolu na polski handel zamorski, zostały wyczerpująco omówione i odparte w polskim memorjale gospodarczym. Wracać tu do tych spraw niema potrzeby.

Stwierdzić natomiast należy powtórnie, że port gdański jest tylko jednym z czynników polskiej polityki gospodarczej, a w szczególności polityki morskiej, gdzie Rząd Polski uwzględnia również interesy portu gdańskiego, niezbędnego dla należytego rozwoju polskiego życia gospodarczego.

Budowa portu w Gdyni nie jest skierowana przeciwko interesom portu gdańskiego. Pogląd ten nie jest tylko poglądem Rządu Polskiego, lecz również miarodajnych czynników międzynarodowych, a w szczególności kompetentnych organów Ligi Narodów. Znalazło to swój dobitny wyraz w raporcie Komitetu Ekspertów oddanym do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

Raport ten wydany został w dniu 31 stycznia 1927 roku i zatytułowany jest ,,Rapport du Comité d'Experts mis à la disposition du Gouvernement polonais par la Societé des Nations sur le programme d'Etablissement des voies navigables en Pologne, l'utilisation des débouchés maritimes et des voies d'accés à ces débouchés pour le trafic charbonnier et sur l'alimentation en eau potable de la Haute-Silésie". (Publications de la Societé des Nations VIII. Communications et transit 1927 VIII 2).

Wysoce kompetentne zdanie wyżej wymienionego Komitetu w sprawie portów w Gdańsku i Gdyni brzmi jak następuje (str. 10 raportu):

,,b) Gdańsk.

,,Podczas gdy Gdańsk należał do Niemiec, port jego, rozwijający się stale od r. 1890, nie stał się punktem morskim pierwszego znaczenia z tego powodu, że z jednej strony nastąpiło zacieśnienie jego obszaru ciążenia, spowodowane polityką ekonomiczną Rosji, która pozostawiła Wisłę w stanie dzikim i bardziej popierała wywóz przez porty rosyjskie: Windawę, Libawę, Rygę i że z drugiej strony taryfy na kolejach niemieckich w wielu wypadkach uprzywilejowywały Szczecin i Królewiec ze szkodą dla Gdańska. Od tej pory normalny rozwój portu nie napotyka na przeszkody.

Obecne prace, będące w toku, są dobrze zrozumiane i ułatwiają obrót. Jednak to, co powiedzieliśmy w sprawie urządzeń i kolei w Gdyni stosuje się również i do Gdańska.

Ten ostatni port ma przewagę dzięki swemu położeniu u ujścia Wisły i swemu połączeniu wodnemu z wielką rzeką polską. Jest dobrze obsłużony przez koleje i niewątpliwie stanie się coraz bardziej rozwijającą się metropolją morską.

Bogactwo Polski, rozwój jej obrotu zarówno drogą wodną jak i kolejową, nie mogą pozostać bez wpływu na zwiększenie się obrotu handlowego w porcie gdańskim jak i dobrobytu Wolnego Miasta. Większość obrotu polskiego, w stadjum ciągłego rozwoju, będzie musiała skoncentrować się na całości utworzonej przez porty Gdańska i Gdyni. W i d o k i r o z w o j u o b r o t u s ą s k ą d i n ą d t a k i e, że nie można obawiać się, aby utworzenie portu w Gdyni mogło krępować rozwój Gdańska, i obrót polski, zwiększając się, może się podzielić pomiędzy te dwa porty bez tego, aby podział ten mógł powstrzymać w jakikolkwiek sposób ich postępy".

Powyższe zdania zostały wyrażone po bardzo dokładnem i szczegółowem zapoznaniu się z sytuacją Gdyni i planami jej budowy, przyczem Komitet Ekspertów uznał za stosowne udzielić Rządowi Polskiemu następującej rady:

,,Pozwalamy sobie udzielić rady Rządowi Polskiemu, o ile chodzi o wykonywanie prac poza Gdańskiem, aby skoncentrowała swe wysiłki finansowe na porcie w Gdyni, gdzie, co powtarzamy z naciskiem, położenie naturalne jest wyjątkowo korzystne".

Do powyższych wysoce kompetentnych zdań Komitetu Ekspertów nie pozostaje nic do dodania.

ROZDZIAŁ IX.

Istota sporu o Gdynię.

Tendencje skargi gdańskiej.

Spór w sprawie monopolu jakoby przysługującego portowi gdańskiemu a właściwie spór o port w Gdyni nie został jeszcze w chwili napisania tej pracy (październik 1930) zakończony. Nie jest więc możliwe pisać ani o wyniku sporu ani też o prawdopodobnym dalszym przebiegu tej sprawy. Jednakowoż na podstawie dotychczasowych materjałów możliwem jest oświetlenie istoty tego sporu oraz istotnych przyczyn jego powstania.

Wolne Miasto Gdańsk wysunęło w swoim wniosku z dnia 9 maja 1930 r. tezę o monopolu portu gdańskiego na polski handel zamorski, podając motywy gospodarcze, które miały dowieść, że rozwój gospodarczy Gdańska i portu gdańskiego po przyłączeniu do polskiego obszaru gospodarczego nie ziścił pokładanych w ten fakt nadziei. Gdańsk, który przed wojną, należąc do Rzeszy Niemieckiej, miał się jakoby świetnie, obecnie, zdaniem Senatu Wolnego Miasta, nietylko że nie wykazuje wzrostu dobrobytu, lecz cofa się nawet, a przyczyną tego ma być stanowisko Polski, która, nie uznając monopolu Gdańska, buduje drugi port w Gdyni.

Senat wysunął tu cały szereg nieuzasadnionych bliżej twierdzeń, opierając się poza tem całkowicie na tezie monopolu, którą stara się uzasadnić bardzo spornemi argumentami prawnemi. Zasadniczym jednak motywem, przebijającym się przez wniosek Senatu W. Miasta Gdańska z dnia 9 maja, jest rzekomy upadek gospodarczy Gdańska, tego ,,jedynego'' portu Polski, którego prawo do monopolu portowego zostało jakoby naruszone.

Po złożeniu odpowiedzi Rządu Polskiego z dnia 19 listopada 1930 r., w której wykazano całkowitą bezpodstawność tego rodzaju twierdzeń i udowodniono, że port gdański i całe życie gospodarcze gdańskie oraz jego dobrobyt bardzo znacznie wzrosły dzięki łączności gospodar-

czej z Polską, oraz że sytuacja gospodarcza portu gdańskiego zmieniła się zasadniczo na lepsze, argumenty Senatu zostały przesunięte na zupełnie inną płaszczyznę, co wyraźnie daje się zauważyć w jego replice z dnia 26 sierpnia 1930 r.

Rozwój i upadek gdańskiego życia gospodarczego przestają być główną treścią wystąpień Senatu. Więcej nawet, gdyż Gdańsk oświadcza, że „sprawa, jakiego rozwoju doznał lub mógł doznać Gdańsk na skutek łączności gospodarczej z Polską, nie ma poprostu nic wspólnego z obecnym sporem," oraz że „nie przykłada specjalnej wagi do ściślejszego zobrazowania portu gdańskiego oraz życia gospodarczego Gdańska w latach przedwojennych, ponieważ nie ma to nic wspólnego z podstawą prawną obecnego sporu".

Wbrew faktycznej sytuacji ekonomicznej Polski i przeciw własnym interesom Gdańsk ogłasza, że Polska jest krajem kontynentalnym, nie posiadającym żadnych szans poważniejszego rozwoju swego handlu zamorskiego, gdyż w przyszłości przeważająca część jej obrotu towarowego z zagranicą skieruje się podobno na drogi lądowe, wskutek czego nawet już istniejący obrót morski ulegnie poważniejszemu zmniejszeniu.

Mimo takich horoskopów na przyszłość, Gdańsk jednak uznaje, że nie mógłby mieć żadnej pretensji, gdyby obrót zamorski Polski skierował się do portów zagranicznych, a więc przedewszystkiem niemieckich, gdyż „zdaje sobie sprawę", że dla Polski może być konieczne aby obrót towarowy obrał sobie drogę przez inne wybrzeża, gdzie korzystanie z nich może być uzasadnione, bądź przez położenie geograficzne, bądź przez techniczną przewagę zagranicznych portów, bądź wreszcie przez jakiekolwiek inne przyczyny gospodarcze natury specjalnej lub ogólnej. Natomiast cały swój atak skierowuje Senat W. Miasta przeciwko Gdyni uznając, że „gospodarczy instrument drugiego portu Polski, Gdynia, jest zabroniony traktatowo".

Nie chodzi więc tu o kwestję rozwoju czy też upadku gdańskiego życia gospodarczego, nie chodzi też o rozwój portu gdańskiego, któremu oczywiście muszą jak najbardziej szkodzić tego rodzaju z gruntu fałszywe twierdzenia, że obrót zamorski Polski musi w przyszłości ulec zmniejszeniu, a tem bardziej musiałoby szkodzić tak liberalne potraktowanie możliwości skierowania obrotu towarowego Polski do portów niemieckich, jak to dopuszcza Senat Wolnego Miasta. Natomiast chodzi o to, aby Polsce zabroniono korzystać z portu w Gdyni,

która miałaby jedynie spełniać rolę portu rezerwowego, zasadniczo nieczynnego, a używanego tylko wówczas i tak długo, jak długo port gdański nie mógłby podołać zwiększonemu obrotowi towarowemu do czasu powiększenia gdańskich urządzeń przeładunkowych. Jest to więc atak na Gdynię zupełnie niezależny od momentów gospodarczych, a oparty na niektórych sztucznie wyinterpretowanych i naciągniętych punktach poszczególnych dokumentów polsko-gdańskich.

Geneza sporu. Wytłumaczenia takiego postępowania szukać należy poza ścisłem zakresem stosunków polsko-gdańskich, a znalezienie wyjaśnienia ułatwić nam może zwłaszcza prasa niemiecka bardzo gorliwie omawiająca sprawę skargi W. Miasta Gdańska do Wysokiego Komisarza w sprawie Gdyni oraz znaczenie budowy portu w Gdyni już nie dla Gdańska, lecz dla wschodniej polityki Niemiec. Byłoby rzeczą zbyteczną przytaczać tu wszystkie głosy, jakie pojawiły się z tej okazji w prasie niemieckiej. Są one zresztą bardzo do siebie zbliżone i pisane jakgdyby pod dyktandem wychodzącem ze wspólnego źródła, bez względu na to, czy są to wynurzenia poszczególnych pisarzy niemieckich, czy też artykuły korespondentów niemieckich pism z Gdańska. Wystarczy więc, gdy ograniczymy się do przytoczenia tu jednego najbardziej charakterystycznego głosu, jaki znaleźliśmy w „Deutsche Allgemeine Zeitung" z dnia 9 października 1930 r. w postaci korespondencji z Gdańska pod tyt.: „Co znaczy Gdynia" („Was Gdingen bedeutet").

Autor powtarza na wstępie znane już powszechnie twierdzenia o zagrożonej jakoby niemieckości Gdańska i o zamiarach polonizacyjnych Polski i uważa, że również Gdynia ma stać się jednym z instrumentów polonizacji Gdańska. Jednakowoż zdaniem autora znaczenie Gdyni jest daleko głębsze, gdyż sprawę Gdyni należy rozpatrywać z punktu widzenia niebezpieczeństwa, grożącego polityce Niemiec na Wschodzie.

Wynurzenia autora w tej dziedzinie brzmią, jak następuje:

„Nasze niemieckie poczucie polityczne, przedewszystkiem we wschodniej części Rzeszy Niemieckiej, jest zdawna nastawione z zachodu na wschód. Na wschód skierował się wielki pęd kolonizacyjny Zakonu Krzyżackiego oraz pruskich królów. Ze wschodu szło parcie ze strony Rosji. Obie te siły spotkały się na wspólnym froncie i stworzyły, jak na zachodzie, wyraźną i jasną sytuację spotkania się dwóch frontów, skierowanych przeciw sobie. Również i dziś jeszcze myślimy i czujemy w taki sam sposób, musimy tak postępować i będziemy tak zawsze postępowali. Jednak nie dopatrzyliśmy, czy też nie zauważyliśmy tego, że ten naturalny kierunek naszej woli politycznej jest obecnie odciskany i przecinany pod kątem prostym przez wrogi, przeciwny nacisk południowo-północny. Właściwie powinniśmy to byli zauważyć, gdyż walka po-

między niemieckością a polskością rozgrywała się zawsze pomiędzy północą a południem. Już w r. 1410 przeciwnicy spotkali się pod Grunwaldem, idąc z północy i z południa. Gdańszczanie, częściowo również północni Wschodnio-prusacy byli zawsze zorjentowani ku południowi, chociażby dzięki Wiśle, dzięki handlowi wzdłuż tej rzeki. Wprawdzie znali oni stary, utajony kierunek walki sił narodowych w dolinie Wisły. Lecz nasz pęd z zachodu był tak silny, że był uznawany jako przeważający, a przebiegał on nawet nieco na południe od Gdańska; nie było przypadkowem, że miasto to przed wojną znalazło się na uboczu od wielkiej linji Berlin—Eydtkuny oraz że linja kolejowa Szczecin—Gdańsk była tylko jednotorową. Wraz z powołaniem do życia nowej Polski i przedewszystkiem wraz z rozdarciem Górnego Śląska stary ten, nawpół uśpiony kierunek południowo-północny zbudził się silniej, niż kiedykolwiek, wzmocnił się, a co jest najgorsze w swych skutkach, linja oddziaływania sił przesunęła się dalej na zachód".

Autor twierdzi dalej, że Polska zupełnie celowo zaniedbuje jakoby regulację Wisły, natomiast forsuje budowę linji kolejowej, która połączy Górny Śląsk z Gdynią, linji idącej dokładnie z południa na północ wyłącznie przez polskie terytorjum z pominięciem Gdańska. Autor twierdzi, że Polska, budując Gdynię, włożyła w tę budowę przeważającą część swego narodowego romantyzmu, swego wewnętrznego napięcia oraz swej woli. Gdynia stała się symbolem Odrodzonej Polski. Z tego autor wyciąga wniosek następujący:

„My, z naszym naturalnym, przez wieki legitymowanym i dla naszej przyszłości koniecznym „Drang nach Osten" musimy bezwarunkowo doprowadzić do rewizji granicy wschodniej i korytarza. Przez stworzenie Gdyni zamierza się utrwalić punkt, w którym przeciw naszym dążeniom mogłaby być zasunięta trwała zawora".

Tem jest dla Niemiec budowa portu w Gdyni. Jest więc największą przeszkodą przeciw idei rewizjonistycznej. Fakt jej istnienia grozi tem, że pokojowy kierunek polskiego handlu z południa na północ może stanąć na przeszkodzie zaborczemu pędowi Niemiec z zachodu na wschód. Grozi to również tem, że i w Gdańsku wzmocnić się może ów pojednawczy pęd handlowy, idący wzdłuż Wisły ku południowi, gdyż obecnie już ani linja Berlin—Eydtkuny ani też sztuczne granice polityczne nie odcinają Gdańska od ziem polskich. To też zanim trzeźwy głos sfer gospodarczych zdobędzie sobie należyty posłuch, musi być dokonany generalny atak na Gdynię, gdyż, jak pisze dalej cytowany przez nas autor:

„każdy rok, który mija bez poruszenia tych problemów przynosi dalsze umocnienie się, dalszą rozbudowę na północy gospodarczej zapory politycznej, którą przeciw nam pragną wznieść od Górnego Śląska aż po Gdynię".

W tem oświetleniu sprawa Gdyni nabiera specjalnego, właściwego znaczenia.

Dodatek

Teksty oryginalne

D o s t r. 7.

„Es kann... mit Befriedigung festgestellt werden, dass es den fortgesetzten Bemühungen der deutschen Reichsbahn gelungen ist, im Wege langwieriger Verhandlungen mit den polnischen Bahnen diese Schwierigkeit zu beseitigen. Für den Durchgangsverkehr ist Ostpreussen keine Enklave mehr. Die Reichsbahn hat die Brücke über das polnische Durchgangsgebiet geschlagen[1]*... Seit über Jahresfrist vollzieht sich der Durchgangsverhekr reibungslos und für die Verkehrstreibenden ebenso, als ob die deutsche Bahn selbst den Betrieb auf den polnischen Durchgangsstrecken führen würde... Die Frachtsätze der deutschen Binnentarife werden durchgerechnet, grade als ob das zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland liegende, an Polen abgetretene Gebiet noch deutsch wäre. Es muss auch anerkannt werden, dass die polnische Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, ihrer vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen... Infolge dieser Entwickelung hat auch die Frage, ob es zweckmässig ist, den Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland ganz oder zum grösseren Teil auf den Seeweg abzulenken, ihre praktische Bedeutung verloren"...*

D o s t r. 15.

„un sûr accès à la mer à une nation de plus de vingt millions d'habitants, dont les nationaux sont en majorité tout le long du chemin qui conduit à la côte, afin de maintenir les relations par terre entre la Prusse Orientale et la Prusse Occidentale dont le commerce s'est toujours fait principalement par mer".

D o s t r. 20.

„Pour ce qui concerne l'expression „Etat", elle est tellement peu précise et se trouve appliquée dans des conditions si variées que le Conseil n'éstimera pas nécessaire d'entrer dans l'examen de la signification de ce terme et de son application à Dantzig. Le statut international de la Ville Libre est défini par le Traité de Versailles".

D o s t r. 30.

„VII. The Polish Government will engage to make full use of the Port of Danzig whatever other ports she may open in the future on the Baltic coast".

D o s t r. 32.

Art. 26. „Le Conseil aura l'obligation d'assurer à la Pologne le libre usage et le service du port et moyens de communication visés à l'article 20, sans aucune restriction et dans la mesure nécessaire, pour assurer le trafic d'importation ou d'exportation à destination ou en provenance de la Pologne; le Conseil aura l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le développement et l'amélioration du port et des voies de communication afin de faire face à tous les besoins de ce trafic.

Dans le cas où les dispositions si-dessus viendraient à n'être pas observées, la Ville Libre de Dantzig et la Pologne auront le droit d'exercer le recours prévu à l'article 39".

Art. 28. „En tout temps et en toutes circonstances la Pologne aura le droit d'importer et d'exporter par Dantzig des marchandises de quelque nature qu'elles soient, non prohibées par les lois polonaises".

D o s t r. 33.

9. I decide, therefore:

I. That the ownership, control, administration and exploitation of the existing railways and of all property and establishments belonging thereto, which especially serve the Port, and which are indicated within the red line drawn on the attached plan, belong to the Harbour Board, except —

a) The Eisenbahndirektion.

b) The tramways and the narrow-gauge light railways.

---

[1]) *W oryginale tłustym drukiem.*

II.) That the railways and tramways primarily serving the needs of the Free City are the existing narrow-gauge railways within the Territory of the Free City, and the ownership, control, administration, and exploitation of those railways and tramways, with the property appertaining thereto, belong to the Free City.

III.) The ownership, control, administration, and exploitation of all other existing broad-gauge railways within the territory of the Free City with the property appertaining thereto, including the Eisenbahndirektion, belong to Poland, under Article 25 of the Convention.

IV. The Harbour Board, whilst retaining the ownership of the railwys alloted to it in (I) above, will make use of the existing Polish Railway Administration for carrying out the Harbour Board's work of control, administration, and exploitation. For this purpose three delegates, appointed by the Harbour Board, will be attached to the Polish Railway Administration to convey to the latter the wishes and requirements of the Harbour Board. The Polish Railway Administration will engage to do their utmost to fulfil the wishes and requirements of the Harbour Board. The latter will also retain the ownership of half of the locomotives and wagons, the property of the late German Government. These locomotives and wagons to be maintained in good condition, and replaced when required by the Polish Railway Administration.

V. The Polish Railway Administration, working for the Harbour Board will collect all dues, taxes, and receipts in connection with the railway system belonging to the Harbour Board, and will, in accordance with Article 23, defray the cost of upkeep, control, exploitation, improvement and development of that system.

VI. The Governement of the Free City of Danzig will have the right to appoint one railway official, to serve on the Polish Railway Administration, in order to keep that Administration informed regarding the requirements of the Free City and the towns and villages in its territory, especially as regards local passenger traffic and merchandise sent or received by the inhabitants of the Free City. The Polish Railway Administration will engage to deal with these requirements with the same efficiency as they deal with the requirements of their own traffic.

VII. The Polish Government will engage to make full use of the Port of Danzig, whatver other ports she may open in the future on the Baltic coast.

VIII. The Governement of Danzig will engage to safeguard the interests of Poland as regards free access to the sea at all times, this free acces being further gauranted to Poland by the instructions issued to me by the Council of the League of Nations in their decision, dated 22-nd, June 1921.

IX. It is necessary for the Polish and Danzig Governments to reconsider, in the light of the present decision, the questions in dispute regarding the terms of the agreements to be concluded under Article 22 of the Convention, and also the payment of certain money by Poland to Danzig in virtue of the second paragraph of Article 23 of the Convention. If no agreement can be reached, an appeal should be made to me at the earliest possible date.

X. With the exceptions mentioned in (IX), this decision will be accepted, subject to appeal to the Council of the League of Nations by both Governments, as the interpretation of the Convention of 9-th, November 1920, on all railway matters referred to herin and now in dispute between the two States".

Do str. 35.

,,The Governments of Poland and of the Free City of Danzig having failed to come to an agreement regarding the ownership, control, administration and exploitation of the railways situated within the territory of the Free City of Danzig, have applied to me for a decision under Article 39 of the Treaty of November, 9th, 1920".

Do str. 35.

,,From these provisions it is quite clear that the functions of the High Commissioner are of a judicial character and are limited to deciding questions submitted by one or other of the Parties. The High Commissioner, therefore, had no authority to decide questions which the Parties had not submitted to him; and his decision should, if possible, be construed as being in conformity with the powers conferred upon him".

Do str. 35.

,,La décision du Haut Commissaire ne portera que sur les questions qui lui ont été soumises par les conclusions des parties".

Do str. 35.

„Les deux Gouvernements à ne pas faire appel contre la décision du Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig en date du 15 Août 1921, ainsi que contre sa décision en date du 5 septembre 1921, relative aux voies ferrées de Dantzig. Le Gouvernement de Dantzig déclare d'avoir retiré l'appel deposé par lui contre la décision du Haut Commissaire du 15 août 1921".

Do str. 42.

„Das Wirtschaftsleben befindet sich bei uns unter weit schwierigeren Verhältnissen. Fern ab von den Hauptstrassen des Weltverkehrs gelegen, von den natürlichen Absatzgebieten durch hohe Zollmauern abgeschlossen, muss der Osten bei dem Absatze seiner Erzeugnisse und bei dem Bezuge seines Warenbedarfes mit sehr weiten Entfernungen rechnen und bedarf der schonendsten Behandlung seiner wirtschaftlichen und namentlich seiner Verkehrsverhältnisse".

Do str. 43.

„Der Güterverkehr nach Hamburg wächst gewaltig, was umsomehr in Betracht kommt, als in demselben Masse der Landwasserverkehr von Hamburg nach dem Süden unseres Hinterlandes (einschliesslich Bromberg und Kujavien) zunimmt; auch einen Bruchteil des Güterverkehrs zwischen Hamburg und Polen muss Danzig dem Landwasserverkehr schon jetzt abtreten".

Do str. 44.

„Im Verkehr nach der Provinz macht sich die überlegene Stellung Hamburgs mit jedem Jahre fühlbarer, Bromberg und die Plätze an der oberen Strecke der deutschen Weichsel, die ihre Waren früher über Danzig bezogen, wenden sich mehr und mehr dem Bezug von Hamburg auf dem Binnenwasserwege durch die märkischen Wasserstrassen zu".

Do str. 44.

„Ausserdem aber muss Danzig einen grossen Teil des Güterverkehrs an Stettin abtreten seitdem die neue Bahn von Kalisz nach Pabjanice-Łódź fertiggestellt ist".

Do str. 44.

„Von unseren Wünschen nach neuen Eisenbahnlinien in Polen geht vorläufig keine in Erfüllung; dagegen bröckelt die neue Eisenbahnlinie von Herby nach Kielce wiederum etwas Geschäft zugunsten unseres westlichen Rivalen, Stettin, ab".

Do str. 44.

„Die Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft haben bei dem Herrn Minister der Öffentlichen Arbeiten die Übertragung verschiedener Ausnahmetarife im Niederländisch-deutsch-russischen Grenztarif auf Stettin beantragt. Insbesondere handelt es sich um die Artikel Eisen- und Stahlwaren aller Art, Reis und Talg... Für Danzig müsste die Folge des Eingehens auf die Stettiner Anträge die Ausschaltung aus dem Verkehr nach Lodz zugunsten Stettin sein... Um dieses Missverhältnis auszugleichen, haben wir gebeten, für beide Plätze die normalen Einheitssätze einzuführen und als das abgelehnt wurde, stellten wir die weitere Bitte, wenigstens die Stettiner Tarife auf Danzig in ihrem Gesamtsatz zu übertragen. Auch dieser Antrag hat keine Annahme gefunden, wir beklagen diesen Ausgang der Angelegenheit aufs Tiefste.

...Diesen Einbruch Stettins in ein uns nach unserer geographischen Lage zustehendes Verkehrsgebiet (Łódź i Warszawa) werden wir umso bitterer empfinden müssen, als Stettin an sich hinsichtlich seines Hinterlandes unvergleichlich günstiger gestellt ist als Danzig. Beherrscht doch Stettin den gesamten Verkehr in Pommern, Brandenburg, Posen und Schlesien und den polnischen Verkehr, soweit es für die Übergänge Sosnowice—Herby und Skalmierzyce günstig gelegen ist, während das Verkehrsgebiet Danzigs im Inlande nur Westpreussen und einen kleineren Teil Ostpreussen umfasst und in Polen, nachdem Stettin den Verkehr mit Lodz an sich gerissen hat — nur den Warschauer Bezirk. Erringt es sich auch noch zufolge der von uns bekämpften Tarifbedingungen diesen, so verliert Danzig einen Wirkungskreis, der unter allen Umständen Danzig vorbehalten bleiben muss, wenn es nicht einen der Vernichtung gleichkommenden Schlag erleiden soll".

Do str. 45.

BERICHT DES VORSTEHER-AMTES DER KAUFMANNSCHAFT ZU DANZIG ÜBER DANZIGS HANDEL, GEWERBE UND SCHIFFAHRT IM JAHRE 1913. II. TEIL. (STATISTIK).

XVII. *SPEDITIONS-GESCHÄFT.*

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschliesslich oder doch zum grossen Teile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importiert worden: t:

	1913	1912	1911
Künstliche Düngemittel	147 203	111 020	118 477
Roheisen	7 061	18 651	5 128
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	30 714	36 501	24 667
Zement	33 322	24 002	25 880
Farbenerden	166	78	331
Porzellanerde	3	232	230
Rohe Rindhäute	12 822	7 372	8 670
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	9 247	7 830	5 896
Kupfer, rohes	491	603	807
Eisenerze	163 497	161 454	129 541
Steine, roh oder bloss behauen	58 752	46 340	43 228
Schamottsteine, Ziegel, Tonröhren	2 387	1 885	1 803
Fichtenharz	9 257	6 253	6 160
Talg	3 145	2 740	2 841
Reis	13 682	12 129	11 894
Gewürze	1 020	788	830
Zichorien, gebrannt oder gemahlen	1 515	2 468	2 297

(Seite 53.)

Von verarbeitetem Eisen und Eisenwaren sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem grossen Teile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: t:

	1913	1912	1911
Von Stettin	112	308	521
,, anderen deutschen Ostseehäfen	146	366	494
,, deutschen Nordseehäfen	2 850	1 022	388
,, dem Rheingebiet	20 905	31 602	21 472
,, holländischen u. belgischen Häfen	5 372	645	206
,, Grossbritanien	1 255	2 486	1 562
,, anderen Häfen	74	78	26
Zusammen	30 714	36 507	24 669

(Seite 55.)

Die seewärts eingeführten rohen Häute waren zum grössten Teil Speditionsgut für Polen und Russland. Nach den Ausschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder):

1913: 1912: 1911: 1910:
7 263 t. 5 945 t. 7 548 t. 6 256 t.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von hier seewärts verladen worden:

	1913	1912	1911
Stettin	245	214	200
anderen deutschen Ostseehäfen	91	34	57
deutschen Nordseehäfen	799	905	515
dem Rheingebiet	981	1 897	6 255
Dänemark	1 686	1 577	1 219
Grossbritanien	861	1 234	1 125
Holland	1 413	1 370	548
Belgien	827	380	228
Frankreich	—	648	395
anderen Ländern	231	47	100
Zusammen	7 134	8 306	10 642

(Seite 56.)

Die Spedition von Melasse betrug nach: t:

	1913	1912	1911
Stettin	65	104	—
anderen deutschen Ostseehäfen	1 171	1 708	2 301
Hamburg	1 617	56	57
Bremen	379	287	598
Schweden und Norwegen	5 117	3 881	2 811
Dänemark	—	152	8 082
Grossbritanien	2 390	2 273	2 549
Holland und Belgien	—	—	1 175
Frankreich	—	686	1 186
Rheingebiet	—	2 049	—
Zusammen	10 739	11 196	18 756

Das Nähere über die Beförderung vom russischen Zucker ist schon auf Seite 23 beigebracht worden.

Mit Ladung von Speditionsgut verkehrt: (am Seepackhofe in Danzig):

Seedampfer

Jahr	Im I. Quartale	Im II. Quartale	Im III. Quartale	Im IV. Quartale	Zusammen
1913	131	123	127	117	498
1912	105	129	121	123	478
1911	121	135	122	123	501

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser: Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art:

Jahr	Im I. Quartale	Im II. Quartale	Im III. Quartale	Im IV. Quartale	Zusammen
1913	53	55	53	38	199[1])
1912	37	46	76	32	191[2])
1911	44	64	72	42	222[3])

(Seite 57.)

[1]) *Ausserdem Dampfer resp. Segler: 4 mit Quebracho, 1 mit Blauholz, 20 Tankdampfer mit Petroleum, 1 mit Schwefel, 4 mit Salpeter und 1 mit Quarz.*

[2]) *Ausserdem 2 Segler mit Quebracho, 3 Segler mit Blauholz, 1 Segler mit Kaolin, 1 Segler mit China Clay, 25 Tankdampfer mit Petroleum, 1 Segler mit Schwefel, 1 Segler mit Baumrinde, 2 Segler mit Salpeter und 1 Segler mit Quarz.*

[3]) *Ausserdem 6 Segler mit Quebracho, 1 Segler mit Blauholz, 1 Segler mit Kaolin, 3 Segler mit Salz, 1 Segler mit China Clay, 5 Dampfer mit Roheisen, 24 Tankdampfer mit Petroleum und 1 Segler mit Dividivi.*

Do str. 48.

„Unsere Wareneinfuhr ist von 603 023 Tonnen im Jahre 1895 auf 972 595 Tonnen im Jahre 1905 gestiegen und zum überwiegendem Teil sind es Speditionsgüter die das Mehr ausmachen".

Do str. 48.

„Naturgemäss leiden darunter manche bestehenden Geschäfte und auch in Danzig lässt sich als Folge das Eingehen mehrer Firmen nachweisen".

Do str. 48.

„Die Ausschaltung der Zwischenhand schreitet fort und grosse deutsche Häuser die in Berlin ihren Sitz und in Danzig ihre Zweigniederlassung haben, kaufen in Russland und Galizien fertiggearbeitete Hölzer oder ganze Forsten für eigene Rechnung, unter eigener Verflössung, um sie dann von Danzig aus selber auszuführen. Infolgedessen ist die Zahl der Zwischenhändler im Holzhandel dauernd stark zurückgegangen, wie auch die Zahl der Exporteure, dagegen den direkten Einkauf im Lande oder die Erzeugung von Hölzern aus eigenen Wäldern ein Wettbewerb immer schwerer möglich wird".

Do str. 48.

„Je erfreulicher es sich entwickelt, umso empfindlicher machen sich freilich auch die Misstände bemerkbar unter denen es leidet: das Fehlen zeitgemässer Umschlagvorrichtungen im Hafen".

Do str. 48.

„...Wenn wir auch den Nachbarhäfen Königsberg und Stettin die stattgefundene Verbesserungen ihrer Hafeneinrichtungen gönnen, so kann unser, von der Natur ausserordentlich begünstigter Hafen Neufahrwasser—Danzig sich nur der Konkurrenz erwähren, wenn er mit automatischen Kränen genügend ausgestattet ist".

„Unser Hafen kann auf die Dauer nicht konkurrenzfähig bleiben, falls er nicht mit elektrischen Kränen weiter ausgestattet wird... Der Hafenkanal in Neufahrwasser und der Weichselbahnhof sind ohne solche Kräne und daher keine moderne Verkehrsanlage".

Do str. 49.

„Auch über Mangel an Wagenmaterial im Inlande sind uns fast das ganze Jahr hindurch die lebhaftesten Klagen zugegangen. Wir haben nicht versäumt sie mit Nachdruck an zuständiger Stelle vorzutragen, leider nicht immer mit dem wünschenswerten Erfolg... Es sind uns Fälle mitgeteilt worden, wo einzelnen Firmen noch nicht 25% der geforderten Wagen gestellt worden sind".

Do str. 49.

„Eine andere stets wiederkehrende Klage muss hier ebenfalls wieder verzeichnet werden, das ist die Klage über den nun schon chronisch gewordenen Waggonmangel während der Herbstmonate, der sich zu einer geradezu unerträglichen Kalamität herauszuwachsen droht".

Do str. 65.

„IV. That if any part of the Harbour Board property is to be leased, a tenant shall be selected who, owing to the nature of his trade, his commercial status, and other conditions is most likely to improve the activity of the Port and facilitate its exploitation. In the event of a trader or a firm of recognised Polish nationality being in competition for the lease of Harbour Board property with one of recognised Danzig nationality, both being equally desirable as a tenant, preference will be given to the one of Polish nationality".

Do str. 70.

„Der Handelskammerbericht für das Jahr 1928 wurde mit der Feststellung beendet, dass für die Entwickelung der Danziger Wirtschaft von massgeblichen Einfluss die Entwickelung der Volkswirtschaften im Deutschen Reiche und in der Republik Polen sein werde, dass der Danziger Wirtschaftskörper, der zwischen diesen beiden grossen Volkswirtschaften eingebettet ist und zu beiden unzählige wirtschaftliche Fäden unterhält, nur einer gesunden Entwickelung teilhaftig werden könne, wenn die Wirtschaftslage in den beiden grossen Nachbargebieten eine günstige Entwickelung nimmt".

Do str. 70.

„Angesichts der schwierigen öffentlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den beiden Nachbarstaaten der Freien Stadt Danzig kann es kaum noch wundernehmen, dass die Danziger Wirtschaft im vorigen Jahre eine ungünstige Entwickelung genommen hat. Das Jahr 1929 war das Jahr der Enttäuschungen; sie lagen nicht nur auf innen- und ausserpolitischen, sondern auch wirtschaftlichem Gebiet".

Do str. 87.

„3. La législation et les tarifs douaniers de la Pologne sont l'expression des usages de ce pays et de la politique économique, dont la Pologne doit être seule juge. Les besoins économiques de Dantzig en matière douanière constituent l'un des facteurs de la politique économique de la Pologne".

Do str. 90.

„Alle erforderlichen Massnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens zu treffen, dass der nicht über die Landgrenze laufende Teil des Waren- und Personenverkehrs von und nach Polen, sowie des Transitverkehrs durch Polen in Danziger Hafen umgeschlagen wird".

Do str. 103.

„Denn wir verkennen nicht, dass für Polen und insbesondere für einzelne Teile Polens notwendig sein kann, dass der Warenverkehr seinen Weg über andere Seeküsten

nimmt die im Bereich anderer Länder liegen, deren Benutzung aber bedingt ist entweder durch die geographische Lage oder durch technische Vorzüge der ausländischen Häfen für die schnelle Verschiffung durch rasche Aufeinanderfolge der Schiffe der einzelnen Linien oder durch irgendwelche andere wirtschaftliche Gründe besonderer oder allgemeiner Art. Die Freie Stadt Danzig bezweifelt nicht, dass sie in dieser Beziehung das polnische Wirtschaftsleben nicht einengen darf".

Do str. 104.

„*Die Frage, welchen Aufstieg Danzig aus der wirtschaftlichen Verbindung mit Polen genommen hat oder hätte nehmen können, hat schlechterdings mit der Erörterung des vorliegenden Streitverfahrens nichts zu tun*".

Do str. 104.

„*Ohne auf eine genauere Darlegung des Danziger Hafens und der Danziger Wirtschaft in der Vorkriegszeit besonderes Gewicht legen zu wollen, weil diese mit der Rechtsgrundlage unseres Streitfalles nichts zu tun hat, erscheint es...*"

Do str. 106.

„*Es machte sich hier besonders bemerkbar, dass Danzigs politisches Hinterland, dass aus Westpreussen und Teilen der angrenzenden preussischen Provinzen bestand, dem natürlichen, zu dem ausser dem heutigen Polen, weite Teile Südrusslands und Rumäniens gehören, keineswegs entsprach. Danzig Hinterlandverkehr wurde so in weitgehendem Masse durch Verhältnisse politischer Natur, auf deren Gestaltung es so gut wie keinen Einfluss hatte, bestimmt*".

Do str. 106.

„*Erst in den fünfziger und sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts erlebte der Danziger Handel wieder bessere Zeiten. Nach 1870 aber nahm er von neueu mehr und mehr ab. Der Grund liegt darin, dass das natürliche Hinterland Danzigs heute nicht zugleich auch sein politisch zugehöriges Hinterland ist. Danzig ist heute auf sein deutsches Hinterland angewiesen. Nun hat aber die Weichsel ihre Hauptnebenflüsse in Russland. Das Hinterland Danzigs liegt also zum grössten Teil in Russland. Die Grösse des Nutzens, den Danzig nun von diesem, seinem natürlichen Hinterland erzielt, hängt daher ganz ab von dem mehr oder minder freundschaftlichem Verhältnis Russlands zu Deutschland. Es wird also politische Veränderungen in dieser Beziehung besonders stark fühlen*".

Do str. 107.

„*Es handelt sich hier um die geographische Lage der Zollinie in Bezug auf das natürliche Hinterland der einzelnen Häfen. Je weiter ein Hafen von der Zollgrenze entfernt ist, ein um so grösseres Gebiet seines Hinterlandes bleibt vor einer Abschnürung durch ungünstige Zolltarife verschont, und umgekehrt. Für Danzig wirken beide Momente im ungünstigen Sinne*".

Do str. 107.

„*Danzig musste ohnmächtig zusehen, wie bald darauf Preussen und Russland durch ihre Zollpolitik darüber verfügten, in welchem Masse Danzig den Handel ausüben dürfte, der der Stadt bei einem einheitlichen staatlichen Gebilde ihres Hinterlandes und herrschendem Freihandel in grösstem Umfang zugefallen wäre*".

Do str. 108.

„*Früher ist bekanntlich ein grösserer Teil Güter nach und von den Gebieten des jetzigen Polen über Hamburg, Bremen, Stettin, Königsberg und die Baltischen Häfen befördert worden, als es der geographischen Lage entsprochen hätte. Es ist lehrreich festzustellen, um wieviel der Handelsverkehr Danzigs in der Vorkriegszeit grösser gewesen wäre, wenn alle Gütersendungen nach und von dem polnischen Hinterland allein über Danzig zur Ein- bezw. Ausfuhr gelangt wären. Auf Grund der Eisenbahnstatistik aus den Jahren 1908/1912 lässt sich feststellen, dass der Anteil der Häfen Königsberg, Stettin, Hamburg und Bremen am Verkehr mit Westpreussen, Posen, Kongresspolen und Galizien — also nur einem Teil des Danziger Hinterlandes — 46% betrug von dem Verkehr über Danzig oder 32% vom Gesamtverkehr*".

Do str. 108.

„*Das Zurückbleiben der Ostseestädte ist besonders an der Entwickelung Danzigs zu beobachten. Einst der erste Handelsplatz in der Ostsee, war es zu Beginn des 20. Jahrhunderts trotz seiner günstigen Verkehrslage nur noch eine Hafenstadt von mittlerer Bedeutung, die von ihrem Nachbarhafen Stettin, weit überflügelt wurde... Es (Danzig)*

konnte an der Umgestaltung der Verkehrsmittel nicht in demselben Masse teilnehmen wie andere Häfen, da es vor allem nicht über ein grosses, blühendes Hinterland verfügte und sein Verkehr daher beschränkt bleiben musste. Hierzu treten Mängel verkehrspolitischer Art, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts für seinen Handel und Verkehr ungünstig auszuwirken begannen".

Do str. 109.

„Durch den Ausbau des preussischen Eisenbahnnetzes im Osten seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Danziger Handel sehr beeinträchtigt und seine Richtung verschoben. Vor allem war für ihn der Umstand nachteilig, dass die neuen Eisenbahnlinien nicht dem Laufe der Weichsel folgten, sondern ihn sogar mehrfach kreuzten. Besonders misslich war, dass die Eisenbahnstrecke Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen nicht über Danzig geleitet wurde. Durch die für Danzig ungünstige Führung der Eisenbahnen wurden jene grossen Gebiete, die beim Bezug ihrer Rohstoffe und sonstigen Bedarfsgegenstände sowohl als auch beim Absatz ihrer Erzeugnisse bis dahin ausschliesslich oder doch vorzugsweise den Wasserweg der Weichsel oder ihrer Nebenflüsse benutzt hatten, einerseits dem Handel russischer Häfen und Königsberg, anderseits aber auch dem in Industrie und Handel erstarkten Binnenlande nähergerückt als ihrem gewohnten Stapelplatz an der Weichselmündung".

Do str. 110.

„Die alte Verkehrsstrasse, die Weichsel, existiert nicht mehr; ihr Erbe haben die Eisenbahnen angetreten, welche keineswegs dem Stromlaufe folgen, sondern ihn häufig senkrecht schneiden und somit Danzigs ehemaliges Hinterland gewaltig einengen".

Do str. 110.

„Die Folgen dieser verkehrspolitischen Nachteile machten sich sowohl in der Ein- wie auch der Ausfuhr über den Danziger Hafen geltend. Selbst in seinem unmittelbaren Hinterland, der Provinz Westpreussen und dem ehemaligen Russisch-Polen musste Danzig mit den westlichen deutschen Häfen um den Absatz kämpfen".

Do str. 110.

„Weiter ist es in der geographischen Lage bedingt, dass der binnenländische, die Weichsel rechtwinklig schneidende west-östliche Eisenbahngüterverkehr und seine Fortsetzung nach Russland hinein, der Stadt an der Mündung der Weichsel Güter nicht zuführt".

Do str. 111.

„Er konnte jedoch nur zum Teil die Verluste einbringen, die der im Jahre 1774 von Friedrich dem Grossen erbaute Bromberger Kanal, der die Netze mit der Brahe, und damit die Weichsel mit der Oder verbindet, dem Handel Danzigs dadurch zufügte, dass er das Getreide unter Ausschaltung Danzigs direkt nach dem Westen leitete".

Do str. 112.

„Aber nicht nur der Verlauf der Bahnlinien, sondern auch die T a r i f p o l i t i k s o w o h l d e r d e u t s c h e n w i e d e r r u s s i s c h e n E i s e n b a h n e n entsprach in vielen Punkten nicht den Danziger Interessen".

Do str. 112.

„Als die preussische Staatsbahnverwaltung zur Unterstützung der Landwirtschaft Tarifvergünstigungen gewährte, wurden diese für Danzigs Schiffahrt geradezu verhängnisvoll; denn jetzt ging das bis dahin auf dem Seewege beförderte russische Getreide nach dem deutschen Westen zum grossen Teil mit der Eisenbahn".

Do str. 112.

„Als Danzig nun seinerseits eine Bahnverbindung nach Galizien erhielt, war sie fast ohne Einfluss auf die bestehenden Verhältnisse. Die Ursache liegt in den Differenzialtarifen, die Stettin derart begünstigten, dass Danzig auf den schlechten Wasserweg nach wie vor angewiesen war".

Do str. 112.

„Wenn man jedoch die augenblickliche Gestaltung der Tarife in ihrer Gesamtheit überblickt, ist dennoch eine Benachteiligung Danzigs festzustellen. Sie wird umso schwerer empfunden, weil das ursprüngliche Hinterland Danzigs bereits durch den Stettin, Berlin, Hamburg und Königsberg begünstigenden Ausbau des Eisenbahnnetzes stark eingeengt worden ist".

Do str. 112.

„Ein erheblicher Teil des Danziger Handels bis zum Kriege war Speditionshandel... Von den hauptsächlichsten Waren im Danziger Handelsverkehr war beispielsweise das russische Salz, das vom Schwarzen Meere über die See nach Danzig verfrachtet wurde, um von hier flussaufwärts wieder nach Rursland geschickt zu werden, Speditionsgut. Ferner das schwedische Eisenerz, das in beträchtlichen Mengen nach Danzig kam, um von hier an die Oberschlesische Eisenindustrie weiter zu gehen. Auch der von Danzig über See nach dem deutschen Westen oder ins Ausland versandte Zucker war grösstenteils Speditionsgut".

Do str. 113.

„Der Speditionshandel ist an dieser Einfuhr überwiegend beteiligt, ihm fällt auch ein beträchtlicher Teil des bedeutenden Import von Drogen, Gerbstoffen, Chemikalien und künstlichen Düngemitteln zu".

Do str. 113.

„In Danzig betätigte sich der Speditionshandel überwiegend bei der Einfuhr und zwar besonders von Massengüter wie Erzen, Eisen und Eisenwaren, Gerbstoffen, Steinen und Zement. Im Export dagegen hatte der Eigenhandel seine überragende Bedeutung behalten, wenn auch russischer Zucker und Melasse sowie in letzter Zeit Teil des Holzexportes bereits Speditionsgut geworden waren. Genaue Angaben über den Umfang des Speditionsverkehrs stehen nicht zur Verfügung. Für die Jahre 1899—1904 wird sein Anteil am Import mit $^3/_8$ angenommen und in dem folgenden Jahrzehnt hat er sich noch vergrössert, denn gerade die wichtigsten Speditionsartikel weisen eine starke Zunahme auf".

Do str. 113.

„Einst der erste Handelsplatz in der Ostsee war es (Danzig) zu Beginn des 20. Jahrhunderts trotz seiner günstigen Verkehrslage nur noch eine Hafenstadt von mittlerer Bedeutung, die von ihrem Nachbarhafen Stettin, weit überflügelt wurde".

„Sein Handel war in der Hauptsache lokal orientiert. Es wurde z. B. der Bedarf an Kolonialwaren verzugsweise in Hamburg und nicht in den Produktionsländern gedeckt, da man hierbei in Anbetracht der geringen Konsumtion in dem engen Hinterland ein geringeres Risiko einging'.

Do str. 114.

„Hierfür ist auch in Betracht zu ziehen, dass das Danzig der Vorkriegszeit sehr wichtige wirtschaftliche Vorteile durch staatliche Fabrikationsstätten, Zuschuss bedeutender Reichs- und staatlicher Gelder nach Danzig, wirtschaftliche Auswirkung des Sitzes vieler Behörden und Truppenkörper in Danzig besass...".

Do str. 114.

„Inzwischen war in Handel und Industrie eine lebhafte, leider mit manchen Enttäuschungen verknüpfte Bewegung entstanden, die als die Aera Gossler noch in lebhafter Erinnerung ist".

„Der Oberpräsident von Gossler kam in sein neues Amt mit dem festen Entschlusse, seiner neuen Heimat zur neuen Blüte zu verhelfen, die ihm nur durch Schaffung neuer Industrien erreichbar schien...

Man setzte diesen Plänen zunächst entschiedenen Widerstand entgegen, weil nicht Geld oder guter Wille allein, sondern erst die logische Entwickelung der Verhältnisse die Grundlage für erfolgreiche gewerbliche Unternehmungen und Fabriken schaffen könne".

Do str. 114.

„Er ging dabei von der Erwägung aus, dass eine blühende Industrie der Westpreussischen Volkswirtschaft neue Kräfte zuführen werde, ja zu ihrem Aufschwunge unbedingt notwendig sei. Sodann prägte er für die wirtschaftliche Stärkung des Deutschtums im Osten den wahrhaft staatsmännischen Grundsatz: Deutsche Bauern auf das Land und deutsche Industrie in die Städte".

Do str. 115.

„Der Widerstand der agrarischen Kreise gegen die Industriealisierung des Ostens flaute im Laufe der Zeit merklich ab. Es gab unter den Landwirten genug einsichtige Leute, welche die Dinge richtig beurteilten und gerecht würdigten. Für sie war der Gesichtspunkt ausschlaggebend, dass die Begründung von Industrien in den deutschen Städten des Ostens eine wirksame Massnahme zur S t ä r k u n g d e s D e u t s c h t u m s darstellte".[1])

[1]) *Podkreślenie autora.*

D o s t r. 120.

„Es ist richtig, dass der Schiffsverkehr in Danziger Hafen während der letzten Jahrfünfte einen starken Zuwachs aufzuweisen gehabt hat, dass auch das Flaggenbild im Danziger Hafen vielgestaltiger geworden ist. Es ist ebenso richtig, dass mengenmässig auch der Güterumschlag im Danziger Hafen einen grossen Aufstieg genommen hat".

D o s t r. 120.

„Es ist richtig, dass der Geldumlauf im Gebiet der Freien Stadt Danzig von durchschnittlich 30,1 Millionen Gulden im Jahre 1925 auf durchschnittlich 34,7 Millionen Gulden im Jahre 1929 gestiegen ist".

„Was die Zunahme der Spareinlagen bei den Danziger Sparkassen betrifft, so ist es richtig, dass die Spartätigkeit im Gebiet der Freien Stadt Danzig Erfolge zu verzeichnen gehabt hat".

„Es trifft zu, dass die Filialen der Deutschen Grossbanken, mit Ausnahme der Deutschen Bank, die aus einem schon früher in Danzig vorhanden gewesenen Bankinstitut hervorgegangen ist, erst während oder nach dem Kriege entstanden sind..."

D o s t r. 120.

„Dass das Volumen des Danziger Handels in der Nachkriegszeit gewachsen ist, hat die Danziger Regierung niemals bestritten..."

D o s t r. 121.

„ist die bereits im Vorjahre bemerkbare Tatsache einer allmählichen Erhöhung der Umlaufziffern auch im abgelaufenen Jahr wieder in Erscheinung getreten (S. 9). Da ferner mit der Erhöhung des Notenumlaufs keinerlei Preisauftrieb Hand in Hand ging — die Danziger Lebenshaltungsindexziffer ist stationär geblieben — und die Schwankungen der Devisenkurse sich in den engsten Grenzen fühlten, so ergibt sich, dass der vermehrte Zahlungsmittelbedarf auf eine gesteigerte Aktivität der Wirtschaft zurückzuführen ist" (S. 10).

D o s t r. 122.

„Der innere Kapitalmarkt hat im Laufe des Jahres eine nicht unbeträchtliche Stärkung erfahren, die sich in der Zunahme der Spareinlagen und Depositen widerspiegelt... Es ist zu hoffen, dass die Befriedigung des Realkredites durch inländisches Kapital weitere Fortschritte macht. Wie die Entwicklung gezeigt hat, steht ausländisches Kapital dem Realkredit nicht dauernd zur Verfügung. Kann er aus inländischen Quellen gespeist werden, so ist dies aus Gründen der Stetigkeit und Billigkeit vorzuziehen, die es denn auch das Natürlichste ist, zunächst die eigene Kapitalkraft der Wirtschaft zur Befriedigung vorhandener Kreditbedürfnisse zu verwenden.

Schon diese vermehrte Kapitalbildung der Wirtschaft macht ersichtlich, dass die allgemeine Wirtschaftslage im abgelaufenen Jahre k e i n e u n b e f r i e d i g e n d e gewesen ist". (S. 10). [1]

D o s t r. 122.

„Die Zunahme der Einlagen und der Wechselbestände bei den Banken, mit denen, wie ohne weiteres anzunehmen ist, auch eine Steigerung der Kontokorrentkredite Hand in Hand gehen dürfte, bringt deutlich zum Ausdruck, dass die Bedeutung Danzigs als Finanzplatz in erfreulichem Wachsen begriffen ist". (S. 10).

D o s t r. 127.

„Es machte sich hier die Entwickelungstendenz im modernen Handel geltend, nämlich unter Ausschaltung des Zwischenhandels und Errichtung eines direkten Verkehrs zwischen binnenländischen Produzenten und ausländischen Empfängern den wirtschaftlich billigsten Weg einzuschlagen.

So ist in den letzten Jahrzehnten in sämtlichen Seestädten ein Rückgang des Eigenhandels zugunsten des Speditionshandels zu beobachten. Es gehörte z. B. im Jahre 1913 in Bremen der Spedition ca. ein Drittel des Einfuhr — und mehr als die Hälfte des Ausfuhrhandels und in Stettin 60% des gesamten Handels an. Durch die Zurückdrängung des Eigenhandels blieb dem Kaufmann der Seestädte nur noch ein Gewinn durch die Beförderung der Waren".

---

[1]) *Podkreślenie oryginalne.*

Do str. 132.

„Der Stellv. Vorsitzende *Danzig, den .... 1930.*
des Demobilmachungsausschusses *Altst. Graben 31/52*
Danzig Stadt. *Fernspr. 27941.*

Nach polizeilichen Feststellungen ist seit einiger Zeit X. Y. bei Ihnen beschäftigt. X.Y. besitzt. nicht die Danziger Staatsangehörigkeit und ist im Gebiete der Freien Stadt Danzig ohne Genehmigung des Demobilmachungsausschusses gem. Par. 1 der Verordnung vom 2. 5 19/15. I. 23 nicht ohne weiteres arbeitsberechtigt.

Die Arbeitsmarktlage ist in Danzig z. Zt. noch sehr ungünstig, sodass die Heranziehung ausländischer Arbeitnehmer nach Möglichkeit vermieden werden muss. Dem Arbeitsamt der Freien Stadt Danzig stehen Arbeitssuchende fast aller Berufszweige zur Verfügung, die bei rechtzeitiger Bestellung völlig kostenlos vermittelt werden können. Es wird deshalb dringend empfohlen, sich bei eintretendem Personalbedarf vor Einstellung von Ausländern zunächst mit dem Arbeitsamt in Verbindung zu setzen.

Ich ersuche um Auskunft, aus welchen Gründen die Einstellung der obenerwähnten Arbeitskraft erfolgt ist und um Hergabe eines ausführlichen Antrags, falls auf Weiterbeschäftigung Wert gelegt werden sollte".

Do str. 134.

„dass sie (die Danziger Kaufmannschaft) dank ihrer Jahrhunderte langen Erfahrungen Polen die wirksamste Garantie für die freien Zugang zu Meere geben kann".

Do str. 137.

„Danzig fordert, dass diese Bevorzugung Gdingens zu unterbleiben hat, und dass in jedem Falle alle Eisenbahntarife nach und von Danzig so gestellt werden, dass aller Seewärtige Warenverkehr nach dem Danziger Hafen gezogen wird".

Do str. 151.

„b) Dantzig.

Pendant que Dantzig faisait partie de l'Allemagne, son port, bien qu'ayant, depuis 1890, des progrès réguliers, n'est pas devenu établissement maritime de prèmiere importance, en raison, d'une part, de la réduction de son hinterland, provoquée par la politique économique de la Russie qui laissait la Vistule dans son état sauvage et favorisait les exportations par les ports russes: Windau, Libau, Riga et, d'autre part, des tarif de chemin de fer allemands qui, dans plusieurs cas, tendaient à favoriser Stettin et Koenigsberg au détriment de Dantzig. Désormais, le développment normal du port n'est plus entravé.

Les travaux actuellement en cours d'exécution sont bien compris et faciliteront le trafic. Cependant, ce que nous avons dit en matière d'outillage et de voies ferrées à propos de Gdynia s'applique également à Dantzig.

Ce dernier port est avantagé par sa situation à l'embourchure de la Vistule et par sa liaison par eau avec le grand fleuve polonais. Il est bien desservi par voie de fer et ne peut manquer de devenir une métropole maritime de plus en plus prospère.

La richesse de la Pologne, le développement de son trafic tant par eau que par fer, ne peuvent manquer d'accroître correlativement le trafic du port Dantzig et de la prospérité de la ville libre. La majorité du trafic polonais, appelé à se développer, sera amené à se concentrer sur l'ensemble constitué par les ports de Dantzig et de Gdynia. Les perspectives d'accroissement de trafic sont d'ailleurs telles qu'il n'y a pas à redouter que la création du port de Gdynia gêne la prospérité de Dantzig et le trafic polonais, en se développant, pourra se répartir sur les deux ports sans que cette division entrave en quoi que de soit leur développement".

Do str. 151.

„Nous nous permettons de conseiller au Gouvernement polonais, en ce qui concerne les travaux à éxecuter en dehors de Dantzig, de concentrer ses efforts financiers sur le port de Gdynia dont, nous ne saurions trop le répéter, la situation naturelle est exceptionnellement favorable".

Do str. 154.

,,Unser deutsches politisches Gefühl vor allem in der östlichen Hälfte des Reiches ist von altersher west-östlich orientiert. Nach Osten ging der grosse Zug der Kolonisation des Ordens und der preussischen Könige. Von Osten kam der Gegendruck Russlands; die Kräfte standen sich frontal gegenüber, und es war wie im Westen reinlich und klar Front gegen Front. Wir denken und fühlen heute noch in der gleichen Weise, müssen es auch tun und werden es immer tun. Wir haben aber übersehen oder nicht beachtet, dass diese unsere natürliche politische Willensrichtung jetzt wieder im rechten Winkel durch einen feindlichen süd-nördlichen Gegenauftrieb abgequetscht und abgeriegelt werden soll. Wir hätten es eigentlich merken können; denn der Kampf zwischen Deutschtum und Polentum hat sich immer zwischen Norden und Süden abgespielt. Schon 1410 standen sich die Gegner bei Tannenberg, vom Norden und vom Süden kommend, gegenüber. Die Danziger und zum Teil auch die nördlichen Westpreussen waren immer nach Süden hin orientiert; schon durch die Weichsel, durch ihren Handel auf dem Strom. Sie kannten die alte, aber natürliche Kampfrichtung der Völkerkräfte im Stromgebiet. Aber unser West-Oststrom war so stark, dass er als die Hauptsache empfunden wurde und sogar anDanzig beinahe etwas südlich vorbeilief; es war kein Zufall, dass die Stadt schon im Frieden ein wenig abseits der grossen Linie Berlin—Eydtkuhnen verblieb, und dass die Bahn Stettin—Danzig eingleisig war. Mit der Schaffung des neuen Polen und vor allem mit der Zerreissung Oberschlesiens ist diese alte, halbeingeschlafene Nordsüdrichtung stärker denn je wieder erwacht, verstärkt und, was das schlimmste ist, in ihrer Auswirkung, ihrem eigentlichen Kraftlinienablauf weiter nach Westen vorgetragen.

Do str. 155.

...Wir mit unserm naturbedingten, durch Jahrhunderte legitimierten und für unsere Zukunft absolut notwendigen Drang nach Osten hinüber müssen aber unbedingt zu einer Revision der östlichen Grenzfrage und des Korridors kommen. Durch die Schaffung von Gdingen wird versucht, schon jetzt einen Punkt festzulegen, an dem diesen Bestrebungen ein fester Riegel vorgeschoben werden kann.

Do str. 155.

,,Jedes Jahr, das hier vergeht, ohne das diese Probleme in Fluss kommen, schafft weitere Stärkung, weiteren Ausbau des wirtschaftlichen und gefühlmässigen politischen Nordsüdriegels, den man uns von Oberschlesien aus nach Gdingen vorzulegen versucht.





SPIS LITERATURY.

Dr. jur. Paul Damme: Danzig, sein Hafen und sein Hinterland, 1919.
François Delaisi: Les deux Europes (odczyt).
Dr. Martin Funk: Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt.
Alfred Hirsch: Ueber die geographische Lage und Entwickelung Danzigs, 1912.
Dr. Holz: Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege. Königsberg 1923. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg.
Dr. Wilhelm John: Danziger Unternehmungsgeist, 1926.
— Die Industrialisierungspolitik des Oberpräsidenten von Gossler in Westpreussen, zeszyt 6/7. *Danz. Stat. Mitt.*, 1927.
Münsterberg: Vor vierzig Jahren.
— Die Bodenpolitik Danzigs 1918.
Dr. Peiser: Strukturwandlungen des Danziger Aussenhandels, Danzig 1929.
— Danzigs Handel und Wirtschaft, Danzig 1929.
Antoni Repeczko: Finanse Gdańska, 1927.
Alfred Siebeneichen: Reglamentacja handlu w Polsce (str. 36, odbitka z tygodnika *Przemysł i Handel*), Warszawa 1920, (wyczerpane).
— Gdańsk a Polska na tle gospodarczych postanowień Traktatu, Konwencji i Umów (str. 124), Warszawa 1923.
— Podstawy polsko-gdańskich stosunków gospodarczych. *Ekonomista*, tom III (str. 68—108) 1924.
— Polen und der Hafen von Danzig, (str. 45), Gdańsk 1926, (wyczerpane).
— Służba informacyjno-gospodarcza w Polsce a zagranicą, (str. 16), odbitka z *Ekonomisty*, Warszawa 1926.
— Aufstieg oder Verfall des Danziger Hafens? 1919—1925, (str. 45), Gdańsk 1926, (wyczerpane).
— La Pologne et le développement du port de Dantzig, (str. 91), Paryż 1926, (wyczerpane).
— Rozwój czy upadek portu gdańskiego? (str. 45), Warszawa 1926.
— Wolne Miasto pod względem finansowym i gospodarczym, (str. 48, odbitka z pracy zbiorowej p. t. *Gdańsk* pod red. prof. Stan. Kutrzeby), Lwów 1927, (wyczerpane).
— Kredyt krótkoterminowy dla handlu, (str. 16), odbitka z *Ekonomisty*, Warszawa 1928.
— Das Wirtschaftsleben der Freien Stadt Danzig, (str. 29), Gdańsk 1929.
— Le Port de Dantzig (Dix années de son union économique avec la Pologne), 1919—1928, (str. 112), Gdańsk 1929, (wyczerpane).
— Zehnjährige Entwickelung des Danziger Hafens, (str. 122), Gdańsk 1929, (wyczerpane).
— Udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski, (str. 35), Gdańsk 1929.
Dr. Stanisław Sławski: Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich, 1925.
— Gdańsk, Polska a Niemcy, 1926.

Kazimierz Smogorzewski: La Pologne, l'Allemagne et le ,,Corridor", Paris 1929.
Dr. Hermann Thomsen: Danzig als Handelshafen, 1918.
— Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwickelungsmöglichkeiten.
Dr. Kurt Wockenfoth: Danzig als Handelshafen seit Erscheinung der Freien Stadt.

Zbiory dokumentów.

Zbiór dokumentów urzędowych dotyczących stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej. Cz. I, II, III, IV i V. *Wydanie Komisarjatu Generalnego R. P.* w Gdańsku.
Antrag der Regierung der Freien Stadt Danzig an den Hohen Kommissar des Völkerbundes in Danzig, gemäss Artikel 39 des Danzig-polnischen Vertrages vom 9. November 1920 eine Entscheidung zu fällen hinsichtlich der Verpflichtung Polens, Danzig als seinen Zugang zum Meere zu benutzen. Danzig, den 9. Mai 1930.
Danzig-Gdynia. Pismo Rządu Polskiego do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku z dnia 19. VII. z memorjałem o rozwoju położenia gospodarczego w Gdańsku, Gdańsk, 1930.
Decisions of the High Commissioner, League of Nations, Free City of Danzig, 1921, 1922, 1923, 1924, 1924—1927.
Erwiderung der Freien Stadt Danzig auf die polnische Antwortnote vom 19. VII. '30 betreffend den Danziger Antrag beim Hohen Kommissar des Völkerbundes auf Entscheidung in Sachen Gdingen vom 26. VIII. 1930.
Duplika Rządu Polskiego na odpowiedź Senatu Wolnego Miasta z dnia 25. VIII. 1930 do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku z dnia 10. X. 1930 w sprawie Gdańsk-Gdynia.

Materjały statystyczne.

Bank von Danzig. Sprawozdania roczne za lata 1924, 1925, 1926, 1927, 1928 i 1929.
Berichte des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig od 1899—1913 r.
Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schiffahrt, erstattet von der Handelskammer zu Danzig za lata 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928 i 1929.
Beiträge zur Danziger Statistik. Heft 1. Ergebnisse der Volks- und Berufszählung vom 1. November 1923 in der Freien Stadt Danzig mit dem Anhang: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. August 1924, Danzig 1926.
Beiträge zur Danziger Statistik, Heft 2. Ergebnisse der land- und forstwirtschaftlichen Betriebszählung vom 1. Dezember 1923 in der Freien Stadt Danzig, Danzig 1926.
Beiträge zur Danziger Statistik, Heft 3. Ergebnisse der Wohnungs-, Grundstücks- und Gebäudezählung vom 9. Mai 1927 in der Freien Stadt Danzig 1928.
Danziger Wirtschaftszeitung, rocznik za 1928 r.
Deutsche Allgemeine Zeitung z dnia 9. X. 30. Was Gdingen bedeutet.
Polska Gospodarcza, rocznik 1930.
Port Gdański, wydanie Rady Portu i Dróg Wodnych z lat 1924, 1926 i 1929.
Publications de la Société des Nations VIII. Communications et transit 1927, VIII.
Roczniki statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego Rzplitej Polskiej.
Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig, roczniki za lata 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 i Nr. 1, 2 i 3 za rok 1930.

SKOROWIDZ NAZWISK

SKOROWIDZ RZECZOWY

DRUK ROZPOCZĘTO I ZAKOŃCZONO
W „MIESIĄCU POMORZA“ 1930 r.
(15 XI — 15 XII)

Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego

Nakładem Instytutu Bałtyckiego ukazały się dotychczas w Pamiętniku Instytutu Bałtyckiego następujące prace:

W Serji *DOMINIUM MARIS*

Zeszyt 1. WOJCIECH STOPCZYK. Handel Międzynarodowy na Bałtyku. Toruń 1928, str. 192+VIII, 71 tablic i 6 wykresów. Spis rozdziałów: Wstęp; 1. Handel zamorski w dobie przedrozbiorowej Rzeczypospolitej Polskiej; 2. Międzynarodowy handel na Bałtyku w dobie współczesnej; 3. Struktura międzynarodowego handlu na Bałtyku; 4. Struktura wymiany handlowej Polski z poszczególnemi państwami (według podziału brukselskiego); 5. Gdańsk i Gdynia a handel bałtycki; 6. Obrót towarów w handlu polskim na Bałtyku; 7. Handel zamorski Polski w 1927 r.; 8. Postulaty w dziedzinie polskiego handlu morskiego.

Zeszyt 2. Obrona Pomorza (Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika). Toruń 1930, str. 237+XV, 42 tablic, 14 map, szematów i wykresów.
EUGENJUSZ KWIATKOWSKI: Powrót Polski nad Bałtyk.
TEODOZY NOSOWICZ: Problem polskiego portu morskiego.
CZESŁAW KLARNER: Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni.
FELIKS HILCHEN: Źródła rozwoju portów polskich.
ALFRED SIEBENEICHEN: Konkurencja portów bałtyckich.
MARJAN TURSKI: Handel zamorski, jego istota i znaczenie dla Polski.
STANISŁAW WARTALSKI: Niezbędne warunki rozwoju handlu w Gdyni.
HENRYK BAGIŃSKI: Gospodarcze podstawy polskiego handlu zamorskiego.
JULJAN RUMMEL: Polska flota handlowa.
MICHAŁ SIEDLECKI: Niewyzyskane walory morza.
KAZIMIERZ ESDEN-TEMPSKI: Ekspansja morska a obrona rolnictwa na Pomorzu.
STANISŁAW CELICHOWSKI: O doraźny program gospodarczy Pomorza.

W Serji *BALTICUM*

Zeszyt 1. Polskie Pomorze (Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika). Toruń 1929, str. 326+X, 118 rycin, 17 map i wykresów.
Tom I. Ziemia i ludzie.
JULJUSZ MIKOŁAJSKI: Morfologja, Hydrografja i Klimat.
ADAM WODZICZKO: Szata roślinna.
ADAM WODZICZKO: Zabytki przyrody na Pomorzu.
MIECZYSŁAW ORŁOWICZ: Pomorze jako teren turystyczny.
JÓZEF KOSTRZEWSKI: Kultura przedhistoryczna.
KAZIMIERZ STOŁYHWO: Zróżnicowanie rasowe Kaszubów.
ADAM FISCHER: Zarys etnograficzny.
MIKOŁAJ RUDNICKI: Charakterystyka językowa.
MIKOŁAJ RUDNICKI: Nazwy geograficzne.
JÓZEF WĄSOWICZ: Przegląd stosunków narodowościowych.

Zeszyt 2. Polskie Pomorze (Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika).

Tom II. Kultura Pomorza (w druku).

KAZIMIERZ TYMIENIECKI: Rola Pomorza we wczesnych dziejach Polski.

WŁADYSŁAW KONOPCZYŃSKI: Historja polityczna Pomorza od pokoju Toruńskiego.

X. TADEUSZ GLEMMA: Dzieje kościoła katolickiego.

X. BOLESŁAW MAKOWSKI: Sztuka na Pomorzu.

ZYGMUNT MOCARSKI: Kultura umysłowa na Pomorzu.

X. ALFONS MAŃKOWSKI: Odrodzenie narodowe na Pomorzu XIX i XX w.

JAN SZWEMIN: Szkolnictwo i oświata.

Zeszyt 3. Przeciw propagandzie korytarzowej (Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika), Toruń 1930, str. 163 + VII.

HENRYK STRASBURGER: Nauka, polityka, prasa.

JÓZEF KOSTRZEWSKI: Pradzieje Pomorza a kontrowersje polsko-niemieckie.

ADAM FISCHER: Związek etnograficzny Pomorza z Polską.

MIKOŁAJ RUDNICKI: Argumenty etniczno-językowe w sporach o Pomorze.

KAZIMIERZ SMOGORZEWSKI: Propaganda „korytarzowa" zagranicą.

EMIL RUECKER: Stan prasy w Prusach Wschodnich i na Pomorzu.

EMIL RUECKER i TEODOR MARSKI: Instytuty naukowe w Niemczech na służbie propagandy.

TADEUSZ BIEROWSKI: Potrzeba stałej służby informacyjno-prasowej o Pomorzu.

SPISY CZASOPISM NIEMIECKICH.

Zeszyt 4. Polskie Pomorze. (Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika).

Tom III. Życie gospodarcze (w przygotowaniu).

MARCIN NADOBNIK: Statystyka ludności.

JULJAN HUBERT: Administracja i samorząd.

KAZIMIERZ ESDEN-TEMPSKI: Rolnictwo.

JULJAN RAFALSKI: Gospodarka leśna.

JÓZEF BOROWIK: Rybołówstwo jeziorowe i rzeczne.

R. KUSZTELAN: Kredyt i spółdzielczość.

STANISŁAW NOWAKOWSKI: Przemysł.

TADEUSZ RZEPECKI: Handel.

Dyrekcja Instytutu Bałtyckiego udziela wszelkich informacyj odnośnie działalności Instytutu, w szczególności w sprawie wymienionych wydawnictw. Zapytania należy kierować pod adresem: Toruń, ul. Franciszkańska 14 II.